das AUTO MOTOR UND SPORT



GEMISCHTER AUTO-SALAT

TEST OPEL KAPITÄN 55

GROSSER ARGENTINIEN-BERICHT

HEFT 3
STUTTGART, 5. FEBRUAR 195
DM 1.20

Die letzte Seite

EMW = Eile mit Weile

Über die Zustände im sowjetzonalen Automobilbau kann man im 2. Dezemberheft 1954 der in Ostberlin erscheinenden satirischen Zeitschrift „Eulenspiegel" u. a. folgendes lesen:

Der Zylinder

ist eine feierliche Kopfbedeckung. Lasset uns dieselbe schweigend vom Haupte nehmen und ehrfürchtig nähertreten, denn wir stehen hier am Rande des berühmten Autofriedhofes von EMW Eisenach. Hier stehen sie, die Ungeborenen, viele schon zum Sterben verurteilt. Ob sie EMW 340 heißen oder F 9 — sie rollen vom laufenden Band (nicht zum Käufer, wie Naive denken mögen, sondern) ins Leichenschauhaus. Ein Auto hat es schwerer als ein Mensch, es muß erst zusammengesetzt werden. Ein F 9 sogar aus 2600 Einzelteilen. Von diesen 2600 Teilen erzeugt EMW 900 allein, 1700 kommen von außerhalb, müssen von außerhalb kommen, *müßten* kommen. Doch ständig fehlen 80 bis 90 verschiedene Teile. Weil das Band aber nicht stillstehen soll, werden die armen Autos trotzdem zusammengebaut — bis auf die fehlenden Teile natürlich. Hier stehen sie also — ohne Auspuff, ohne Kühler, ohne Motor oder ohne Karosserie. Fehlgeburten . . .

Doch, hurra! eines Tages geschieht ein Wunder, denn Gott verläßt seine EMW nicht ganz, und die fehlenden Teile kommen! Aber ach! Die Teile werden zuerst in die Autos auf dem Band eingebaut, und wenn dann noch etwas übrigbleibt, dann eilen die Arbeiter aus gerade mal wieder stillstehenden Abteilungen herbei und komplettieren die Fehlgeburten. Doppelte Bezahlung für die Geburtshelfer ist Ehrensache. Womit wir unseren Zylinder wieder aufsetzen, wenn unsere zu Berge stehenden Haare das erlauben.

Die Kugellager

sind nicht etwa zum Kugeln, sondern zum Weinen. Heiße Zähren fließen im EMW gleich dem Hennigsdorfer Stahl, nur nicht so weit. Denn der Kugelstahl fließt zunächst durch das Ziehwerk Brotterode, dann durch die Walzlager-Fabrik Fraureuth und schließlich in die Kugellager-Fabrik Liebenstein. Und erst dorten entdeckt man, daß aus dem Hennigsdorfer Stahl zwar Kugellager zu machen sind, aber leider nicht Kugellager für Autos. Nun könnte man sich ja bemühen, extra gute Kugellager für EMW herzustellen, aber da von anderen Betrieben sowieso Kugellager in jeder Menge gekauft werden, ist das zu anstrengend. Wozu bauen die ooch Autos, sollen se doch Sejelflugzeuge bauen, da brauchen se keene Kugellager . . . Darum, liebe Freunde, haltet den Zylinder fest. Die Gefahr des Hochgehens wird gleich noch stärker, denn jetzt kommt ein Witz.

Gute Witze

wirken immer erheiternd aufs Gemüte. Überall befinden sich Spaßvögel, die sich Mühe geben, Sonnenschein in den grauen Alltag der EMW-Leute zu bringen: natürlich gibt es von der Sorte auch einige im VEB Zahnrad- und Getriebewerk Leipzig. Die sind äußerst lustig, aber ob jeder auch ihre Späße versteht . . . Moment, erst den Zylinder sichern! Also: In diesem Jahr konnte und kann kein einziger EMW 340 gebaut werden. Es kann keine Limousine gebaut werden, weil der VEB in Leipzig mit dem langen Namen 1430 Getriebe zu liefern hatte, und er lieferte, na, wieviel wohl? 500? 200? 50? Alles falsch: 1 Stück! (In Worten: ein Stück). Weiterhin hätte er 4760 Kardanwellen liefern sollen. Und da will ich euch gar nicht erst auf die Folter spannen: Er lieferte keine einzige.

An der Bremse

sitzt einer und hält immerzu den Fuß drauf. Man kann auch sagen: Verantwortlich für das kranke EMW Eisenach ist der stellvertretende Minister Koch, von dem man nicht sagen könnte, er hätte nichts gemacht. Er hat allerhand gemacht, zum Beispiel Versprechungen. Aber das taten bereits andere vor ihm. Sein Ministerium für Maschinenbau ist noch in einigen anderen Dingen groß: in der Vertröstung von Arbeiterdelegationen des EMW. Das hat bisher vor allem die Planabteilung erledigt. Sollte man im Ministerium nicht eine richtige Vertröstungsabteilung einrichten? Eine Anregung, die zu überlegen wäre. Denn die Planabteilung ist so beschäftigt, falschproportionierte Pläne aufzustellen, daß sie die Vertröstungen in Zukunft nicht mehr allein schaffen können wird.

EMW Eisenach hat seinen Plan nur mit 75% erfüllt, den Lohnfonds jedoch um 20% überzogen. Stört das das Ministerium nicht? Lautet der vom Stellvertreter des Ministers für Maschinenbau, Koch, geprägte ministerielle Wahlspruch etwa einfach und schlicht: EMW = Eile mit Weile?

Aus der Schule

Eine Schulklasse hat einen gemeinsamen Ausflug in die benachbarte Umgebung gemacht. Zu diesem Zweck mietete der Lehrer einen Omnibus von einem Unternehmer, der bei ähnlichen Gelegenheiten stets seinen Wagen zur Verfügung gestellt hatte. Auf der Fahrt fehlte die kleine Marianne, was den Lehrer veranlaßte, sich bei deren Vater nach dem Grund ihres Fehlens zu erkundigen. Er erhielt folgendes Antwortschreiben:

„Betr.: Ihr Schreiben vom 14. 7. 1954.

Wie Sie wissen, ist die Bundesbahn mein Brotgeber. Sie werden auch schon bestimmt davon gehört und gelesen haben, daß die Eisenbahn, die einst das größte Unternehmen Deutschlands war, heute vor dem Ruin steht. Die Eisenbahn ist heute auf jede Mark angewiesen. Sie werden daher auch verstehen können, daß die Bundesbahn in erster Linie von ihren Bediensteten verlangt, wenn es sein muß, ihr Geld nicht zur Konkurrenz zu tragen. Es gibt bei uns eine Verfügung, wonach es für jeden Bediensteten sowie dessen Angehörigen verboten ist, einen nicht bundesbahneigenen Omnibus zu benutzen. Von dieser Verfügung hat jeder Bedienstete gegen Unterschrift Kenntnis genommen.

Ganz abgesehen davon, bin ich letzten Endes der Eisenbahn auch verpflichtet. Mein Sohn Klaus, der nach W. zur Schule fährt, hat eine Freikarte für das ganze Jahr. Außerdem bekommt jedes meiner Kinder im Jahr zwei Freikarten. Wenn ich schon Geld für eine Fahrkarte ausgeben muß, dann soll dies die Bundesbahn haben. Es wäre auch angebracht, wenn man sich von privater Seite mehr an die Eisenbahn erinnern würde. Wieviel Prozent fahren denn heute noch für den normalen Fahrpreis? Jeder Arbeiter, Schüler, Lehrling u. dgl. fährt bei uns für einen Preis, den kein anderes Unternehmen zu bieten vermag. Wäre man daher nicht auch der Eisenbahn gegenüber verpflichtet?

Was mich anbetrifft, werden Sie an meinen Ausführungen ersehen haben, daß die Entschuldigung von Marianne gar nicht so sonderbar ist. Ich hoffe und wünsche, daß Sie deshalb meine Tochter nicht abseits der Schulgemeinschaft stellen." *ZAV*



„Guck, Sylvia, das reicht bestimmt, um den Kotflügel zu bezahlen!"
(Aus: Saturday Evening Post)



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Herstellung und Druck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich jeweils sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.75, jährlich DM 27.—, Ausland: DM 33.80 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Brsg.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. Anzeigen: Verlangen Sie bei der Anzeigen-Verwaltung VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Abt. das AUTO, MOTOR und SPORT, Stuttgart W, Postfach 1042, die Anzeigenpreisliste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr DM 1.50. 2 Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Goliath-Einspritzer

... Was ich aber überhaupt nicht verstehe, ist, daß Sie des Goliath-Einspritzers nie auch nur mit einer Zeile gedenken. Über allerlei mögliche und unmögliche, oft ausgefallene Fahrzeuge wurde berichtet, aber kein Wort von Goliath. Über die Zweitakteinspritzung war bisher nichts bei Ihnen zu lesen. Oder doch: Im letzten Heft „Bei DKW hält man nichts von der Benzineinspritzung". Wenn dies auch von einem bedeutenden Mann übernommen wurde, so meine ich doch, es wäre Ihre Sache gewesen, dazu Stellung zu nehmen. Auch wenn Sie vielleicht mit der Firma Goliath „verkracht" sind, kann ich mir bei dem Niveau Ihrer Zeitschrift nicht vorstellen, daß es Sie abhalten würde, neutral zu berichten.

S. Richardt, Gewerbeoberlehrer in Gießen

Wir sind mit dem Goliath-Werk keineswegs „verkracht", sondern pflegen mit dessen Geschäftsleitung eine durchaus freundschaftliche Zusammenarbeit. Über alles Wissenswerte, was sich bei Goliath ereignet, berichten wir genau so wie bei anderen Marken, so beispielsweise zuletzt über den Goliath-Geländewagen in Heft 26/1954. Die Zweitakt-Benzineinspritzung würdigten wir ausführlich in Heft 7/1952 und den GP 700 E haben wir zuletzt in Heft 2/1953 getestet. Dieser letzte Bericht entspricht nicht mehr dem heutigen Stand, weshalb wir uns seit Herbst vergangenen Jahres um einen neuen Testwagen bemühen. Den hat uns Goliath auch zugesagt, jedoch den Termin inzwischen wiederholt verschoben. Wir hoffen zuversichtlich, nunmehr in Kürze den zugesagten Testwagen zu erhalten. — Von der beabsichtigten Veröffentlichung „Bei DKW hält man nichts von der Benzineinspritzung" in Heft 1/1955 hatten wir das Goliath-Werk ausdrücklich unterrichtet und diesem freigestellt, uns eine entsprechende Darstellung abzufassen. Die Geschäftsleitung des Goliath-Werkes hat jedoch darauf verzichtet, von unserem Angebot Gebrauch zu machen.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Hoffmann-Werke

Wenn wir den in seiner Art einmaligen Zusammenbruch der Hoffmann-Werke in Lintorf bei Düsseldorf genauer ansehen, so kann man nur feststellen, daß es fast nach Ironie aussieht, wenn Peter Peregrien am 21. April 1954 in der Gießener Zeitung schreibt: „Hoffmanns Erzählungen werden Wirklichkeit." Ob Herr Peregrien es nicht doch besser bei Erzählungen gelassen hätte?

Es waren Erzählungen, mit denen es Herr Hoffmann verstanden hat, sich einen Bankkredit von viereinhalb Millionen DM zu verschaffen. Es waren Erzählungen, mit denen Herr Hoffmann es verstanden hat, sich Kundenwechsel für die groß angekündigte Hoffmann-Kabine 250 geben zu lassen, die sich noch im Stadium der Entwicklung (oder Nachentwicklung — Isetta —) befand, und es waren Erzählungen, wenn Herr Hoffmann oder sein getreuer Paladin und Finanzexperte, Dr. Schuster, der Händlerschaft versicherte, daß alle Prolongationen von gegebenen Wechseln terminmäßig durchgeführt würden.

Nachdem Herr Jakob Oswald Hoffmann, der sich schon vor dem Kriege vergeblich in den verschiedensten Wirtschaftszweigen versucht hatte, einen Lizenzvertrag mit den italienischen Vespa-Werken, der Firma Piaggio & Co. in Genua, abschließen konnte, bekam er derartig Auftrieb, daß er sich für allmächtig hielt und von dem Zeitpunkt an weder Aug noch Ohr für eine vernünftige Kritik hatte. Bewußt schloß er seine Augen vor auftauchenden Schwierigkeiten und duldete in despotischer Alleinherrschaft keinerlei Widerspruch. In verblendeter Großmannssucht verglich er sich mit den wirklich Großen der Industrie und wollte aus Lintorf das machen, was Krupp aus Essen gemacht hat. In immer neuen Experimenten wurde der Gewinn, den die Vespa seinem Werk einbrachte, vertan.

Wenn Jakob Oswald Hoffmann heute auf die Piaggiowerke schimpft, sie seien schuld, daß sein Werk zusammengebrochen wäre, so dürfen wir feststellen, daß die Abwicklungsmoral des Werkes eine weit größere Schuld am Zusammenbruch des Werkes trägt, und für diese Abwicklung trägt Herr Jakob Oswald Hoffmann ganz allein die Verantwortung und Schuld.

In welch verantwortungsloser Weise Hoffmann bei der Beschaffung von Geldmitteln vorging, wird durch die Behandlung der ihm überlassenen Kundenwechsel am ehesten beleuchtet. Diese, von ihm selbst als leere Zahlungsversprechen bezeichneten Wechsel sollten gemäß einer schriftlichen Zusage zweimal spesenfrei prolongiert werden. Die echten Papiere wurden nun von Hoffmann in der Regel seiner Hausbank, der Rheinisch-Westfälischen Bank in Düsseldorf, übergeben, die diese auch diskontierte. Die ihm zwei bis drei Wochen vor dem Verfalltage zur Verfügung gestellten Prolongationspapiere wurden nun nicht etwa der gleichen Bank, sondern an andere Banken gegeben, zum großen Teil an die Bank für Gemeinwirtschaft. Auch diese Banken diskontierten die Papiere, doch der Händler mußte meistens das echte Papier einlösen und durfte sich glücklich schätzen, wenn er am Verfalltag des Prolongationspapieres den Gegenwert von den Hoffmannwerken zur Verfügung gestellt bekam. Wechsel für die Kabine 250, die von der Händlerschaft bei Auftragserteilung verlangt wurden, wurden in den Verkehr gebracht, obwohl der Gegenwert, also die Kabine 250, nicht mal gefertigt, geschweige denn ausgeliefert worden war. Heute stehen im Bundesgebiet hunderte Händler vor der bitteren Tatsache, daß sie auch diese Papiere, für die sie nicht mal einen rostigen Nagel geliefert erhielten, einlösen müssen.

Es ist verwunderlich, daß Hoffmann nach all den inzwischen bekannt gewordenen Manipulationen noch nicht von dazu berufenen Stellen zur Verantwortung gezogen wurde. Statt dessen übt sich Jakob Oswald Hoffmann schon wieder in neuen Erzählungen und behauptet, e r würde in sechs bis acht Wochen wieder Vespas bauen.

Die Behauptung, daß die Firma Messerschmitt die Lizenz von den Piaggio-Werken erworben habe, wird von Hoffmann als unzutreffend bezeichnet. Es wäre für die Firma Piaggio, Genua, immerhin überlegenswert, ob sie diese Unsicherheit, wer nun die Lizenz in Deutschland wirklich besitzt und was aus der Vespa in Deutschland wird, durch eine klare eigene Stellungnahme beenden wollte. Es wäre auch Aufgabe der Firma Messerschmitt, in diesen Streit durch eine klare Pressemitteilung einzugreifen und die Dinge richtigzustellen.

Hans Fries in Eitorf/Sieg, ehem. Bezirksleiter der Hoffmann-Werke für Niedersachsen.

Aachener Polizei im „Großeinsatz gegen Verkehrssünder"

Die „Aachener Nachrichten" vom 13. 1. 1955 brachten einen großen Bericht über einen Großeinsatz der Polizei im Aachener Raum gegen die bösen Kraftfahrer. Von typischen „Autofallen", mit Sprechfunkgeräten ausgerüsteten Verkehrs-„Detektiven" in Zivil (teilweise als „Wintersportler" — mit Funksprechgerät unter dem Mantel — getarnt!) bis zur geheimen Geschwindigkeits-Stoppstrecke ist alles im Masseneinsatz der Polizei verwendet worden, und man brüstet sich auch noch stolz damit!

Wenn die Polizei doch nur einen Bruchteil dieses Aufwandes (315 Polizisten waren eingesetzt) auf die Verfolgung von Autodieben und Autoknackern verwenden würde, die bekanntlich im Aachener Raum besonders stark vertreten sind. Bei Meldung eines solchen Falles gibt es nur Achselzucken, und man muß sich sagen lassen: „Jetzt in der Zeit vor Weihnachten (oder Karneval, Ostern usw.) werden so viele Kraftwagen aufgebrochen, daß wir die einzelnen Fälle gar nicht so verfolgen können." Wochen später erhält man dann die Nachricht, die Staatsanwaltschaft habe den Fall niedergeschlagen, weil der Täter unbekannt sei.

Ein Lichtblick: Auch Fußgänger und nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer wurden durch Lautsprecher belehrt.

Mich selbst übrigens hat man nicht erwischt!

Dr.-Ing. Wolfgang Gruhl, Privatdozent in Aachen

*

Die Sträterschen Methoden der Verkehrssünderjagd sind leider immer noch modern. Am 12. 1. 1955 war „Großkampftag" in Aachen. Seit einiger Zeit ist in Aachen die Ausfallstraße nach Belgien mit 50 km-Schildern versehen. Polizeibeamte in Zivil stoppten, hinter Alleebäumen verborgen, die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und meldeten diese per Funk dem nächsten Posten, wo sich gleich mehrere Polizisten der Sünder annahmen und die fällige Strafe kassierten. Ein Passant, der in einiger Entfernung vor dem ersten 50 km-Schild die herannahenden Fahrzeuge durch Handzeichen zum Langsamfahren aufforderte, wurde wegen Behinderung einer Amtshandlung von der Polizei angezeigt.

Graf R. Kerssenbrock in Aachen

Sollte zufällig ein Leser Namen und Anschrift des erwähnten Passanten kennen, so bitten wir um deren Mitteilung an die Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Polizeiwagen im Nebel

Nach der Straßenverkehrsordnung dürfen Nebelscheinwerfer nur bei Nebel oder Schneefall, und zwar am Tage nur in Verbindung mit Abblendlicht, bei Dunkelheit nur in Verbindung mit dem Abblendlicht oder dem Begrenzungslicht eingeschaltet werden. Außerdem ist bei starkem Nebel oder Schneefall am Tage Abblendlicht einzuschalten.

Diese zwingende Vorschrift wird leider von vielen Kraftfahrern nicht beachtet. Erstaunlicherweise richten sich aber selbst Polizeifahrzeuge nicht nach dieser Vorschrift.

Als am 16. Dezember 1954 stärkster Nebel den Straßenverkehr im ganzen Gebiet der Bundesrepublik behinderte, kam mir gegen 10.55 Uhr auf der Autobahn Frankfurt—Darmstadt der Polizeiwagen AH 98 - 5117 auf einer Gegenverkehrsstrecke mit normalem Stadtlicht entgegen. Der Wagen war bei dem dicken Nebel erst in allerletzter Sekunde zu erkennen, als er nur wenige Meter von mir entfernt war.

Ich meine doch, es wäre angebracht, daß die Polizei zunächst einmal selbst mit gutem Beispiel vorangeht, daß sie dann aber auch außerdem bei nebligem und unsichtigem Wetter ihre Kontrollen gerade im Hinblick auf die Einhaltung des § 33 der Straßenverkehrsordnung verstärkt. Damit würde für die Verkehrssicherheit mehr getan als mit dem lästigen und zum Teil völlig sinnlosen Überprüfen von Zulassungspapieren und Steuerkarten, von Parkverboten und Geschwindigkeitsübertretungen. Es mag sein, daß das Geschäft bei diesen Kontrollen einträglicher ist, aber letzten Endes geht es doch heutzutage um die Verkehrssicherheit und damit um dringendere Probleme.

Hans-Joachim Bernet, Dipl.-Ing. in Herste, Kreis Höxter

Gebühren

Da erhielten wir im Jahr 1946 neue Führerscheine, wobei es durchaus verständlich war, daß die Alliierten damals gewisse Vorschriften in behördlichen Dingen erließen. Auch daß für die Vordrucke ein sehr schlechtes Papier verwendet werden mußte, können wir wohl alle verstehen. Da nun aber Jahr für Jahr Tausende von Führerscheinen unbrauchbar werden, weil das Papier zerbricht, obwohl die Schrift noch gut lesbar ist, müssen sogenannte Ersatz-Führerscheine beantragt werden.

Daß aber für das einfache Umschreiben auf eine nunmehr wieder bessere Leinwand eine Gebühr von DM 6.— erhoben wird, erscheint mir doch als ein recht gutes Geschäft. Anträge auf Gebührenermäßigung müssen behördlicherseits selbstverständlich abgelehnt werden, da man ja allen Antragstellern in dieser Richtung entgegenkommen müßte. Die Erhebung einer Umschreibegebühr von DM 1.— oder 2.— genügte da wohl auch.

Adolf Link in Stuttgart W

ADAC-Straßenwacht

(Zu: Briefe an die Redaktion, Heft 25/1954)

Im Gegensatz zu Leser John bin ich auf die ADAC-Männer viel freundlicher zu sprechen. In einer sehr kalten Novembernacht fing mein DKW auf der Autobahn Frankfurt—Heidelberg plötzlich zu stolpern an. Es war die Zündung, Weiterfahrt war unmöglich und ich mußte auf freier Strecke warten. Ich hatte Glück, ein ADAC-Mann half mir aus der Patsche und er fuhr sogar mit seiner Maschine ein Stück hinter mir her. Mein Wagen läuft seitdem wieder tadellos.

Anneliese Höfler in Eberbach a. N.

Leserbriefe

Ich möchte meine Kritik nicht an Sie selbst, sondern an die Adresse der Leser richten. Es drückt sich manchmal in diesen Zuschriften zuviel persönliche Gekränktheit und wenig Verständnis für die Situation des anderen aus.

C. Peicher in Duisburg

Lufthansa

... erlaube ich mir, auf zwei Artikel einzugehen, die den künftigen Betrieb der Deutschen Lufthansa A.G. betreffen (Heft 18/1954, Seite 36, Fliegerei mit Defizit; Heft 1/1955, Seite 36, Aufgepicktes, Abs. 3).

Der erste Artikel ist in seiner Formulierung noch sehr vorsichtig. Er betont nur die Möglichkeit der Unzweckmäßigkeit staatlicher Subventionen und stellt die Zweifel Ihrer Redaktion an einem berechtigten wirtschaftlichen Interesse des Staates an ein für die Öffentlichkeit lebenswichtiges Unternehmen heraus. Der Verfasser des Artikels erklärt, mit Begeisterung Flugzeugingenieur gewesen zu sein. — Gut, aber für die Meinungsbildung Ihrer Leser gefährlich.

Ihr Mitarbeiter ist sicher ein versierter Kraftfahrzeugfachmann. Er ist zweifellos auch ein guter Flugzeugingenieur gewesen. — Die Mehrzahl der Leser Ihrer Zeitschrift sind Nichtfachleute, wenn es darum geht, die Subventionswürdigkeit eines zivilen Luftverkehrs und die Höhe der Investitionen, die im Interesse der Öffentlichkeit vertretbar sind, zu beurteilen und deren Zweckmäßigkeit abzuwägen. Diese Leser werden aber die Meinung eines ehemaligen Flugzeugingenieurs, der außerdem noch Mitarbeiter Ihres Blattes ist, zweifellos für das Urteil eines Fachmannes ansehen, der er jedoch in diesem Fragenkomplex kaum sein dürfte.

Für sehr viel bedenklicher halte ich Ihren zweiten Artikel. Sie sprechen von „Leuten, die einiges vom Luftverkehr verstehen" und die die jetzt an die Lufthansa gelieferten Flugzeuge — Convair 340 — als unmodern und sogar als veraltet ansehen.

Die Wirklichkeit sieht etwas anders aus: Die Convair 340 ist ein modernes verkehrsreifes Flugzeug für Mittelstrecken, das in seinen Leistungen und in seiner Wirtschaftlichkeit in dieser Klasse führend ist. Es wird hierin beinahe erreicht von den Mittelstreckentypen Martin 4—0—4, Amerika, und Airspeed Ambassader, England. Letztere wurde mit sehr viel Reklame und berechtigtem Aufsehen 1954 von der British European Airways in 20 Exemplaren im europäischen Luftverkehr eingesetzt.

Es gibt natürlich noch modernere Flugzeuge als die Convair 340, die auch als verkehrsreif angesehen werden können, z. B. die englische Vickers Viscount, die aber mit ihrer Reichweite von 2600 km nicht mehr als Mittelstreckenflugzeug gilt und auf den Europastrecken der Lufthansa unrentabel sein würde. Außerdem wird der Wert von Propellerturbinen-Triebwerken, mit denen dieses Muster ausgerüstet ist, von Fachleuten sehr unterschiedlich beurteilt.

Sie können mir glauben, daß es nicht ganz einfach ist, ein objektives Urteil zu fällen oder auch nur eine sachliche Betrachtung über moderne und veraltete Verkehrsflugzeuge anzustellen. Bestimmt geht es schief, wenn Äußerungen von sogenannten „luftverkehrsverständigen Leuten" als Quelle für schwerwiegende Behauptungen benutzt werden.

Ich darf darauf hinweisen, daß mir als ehemaligem Flugzeugführer in beiden Weltkriegen mit dazwischenliegender langjähriger Tätigkeit im Luftfahrtverwaltungsdienst sehr an einer objektiven Berichterstattung in Luftfahrtfragen liegt. Dies allein ist der Grund, der mich zu dieser Beanstandung eines Artikels Ihrer sonst von mir sehr geschätzten Zeitschrift veranlaßt.

Erich Kaus, Oberst a. D. in Hannover

Geschäfte mit dem Tod!

(Zu einem Inserat in Heft 26, Seite 29, s. a. Briefe an die Redaktion, Heft 1)

Darauf glaube ich ein Recht zu haben, Ihnen einmal zu schreiben, da ich am 3. 12. meine liebe Gattin in Stuttgart-Süd verlor. Als ich es in der Presse las: „Der erste tödliche Glatteisunfall", fand ich es trostlos.

Ich habe in München-Freimann die letzte Tankstelle, bevor die Autobahn Nürnberg—Berlin beginnt. Mein Name ist vielen Fahrern, Lastzugbesitzern und Omnibusunternehmern gut bekannt, nicht weil ich damit Reklame mache, sondern — ich glaube es sagen zu können — weil Helfen für mich und meine Mitarbeiter oberstes Gebot ist. Als Schirr-Uffz. besaß ich mehrere Fahrlehrerscheine, und im übrigen habe ich schon allerhand Kilometer hinter mich gebracht.

Meine Gattin, die am 3. 12. 1954 den Mercedes 220 fuhr, hatte vor zwei Jahren den Führerschein abgelegt und mit mir inzwischen auf einem ehemaligen Schießplatz viele Fahrstunden exerziert. Zunächst hatten wir einen kleinen Fiat, dann den neuen 1100 Fiat, den meine Gattin auch oft allein fuhr. Wir waren in Österreich, Italien und ich kann mit ruhigem Gewissen sagen, auch Schnellfahren, Glatteis, Stadtverkehr, Herauf- und Herunterschalten, alles war gut.

Doch das Schicksal wollte es anders, und in Stuttgart-Süd verlor ich meine liebe Gattin.

Nachdem wir bei der dortigen Raststelle eine Pause eingelegt hatten, übernahm meine Frau das Steuer, da ich seit München bei Nebel und Glatteis schon allerlei gefahren war. Ja, meiner Gattin war der Mercedes 220 tatsächlich noch ungewohnt, doch fuhr sie deshalb ganz vorsichtig an, und vor dem Einsteigen hatte ich mit dem Fuß die Fahrbahn probiert: trocken, keine Spur von Glätte. Außerdem war es schon nach 9 Uhr und wir kannten ja die Strecke, erst am vorhergehenden Sonntag fuhr meine Frau allein nach Frankfurt und zurück, und ab Stuttgart-Süd ist die Bahn sonst immer tadellos!

Wieviel Meter es passierte von Stuttgart-Süd, genau kann ich es nicht sagen, erst leichter Anstieg und dann leichtes Abfallen der Strecke. Von weitem schon sah ich die Glätte, da ein vorausfahrender Wagen etwas tänzelte, und dann fing es auch bei uns schon an. Es ging ganz schnell: Schleudern, Drehen, Überschlag — aus. Die Maschine lief noch, als wir auf dem Kopf standen. Ich hatte einen Schlag auf den Kopf erhalten — erst später machte diese Prellung einen Klinikaufenthalt notwendig. Meine Gattin lag im Wagen, die linke Scheibe war zertrümmert, ich wußte noch nicht, was geschehen war — der Mitfahrer schrie, doch ihm war nichts weiter geschehen.

Die Polizei war tatsächlich sofort da, half, was zu helfen war, sorgte sich um uns und rief nach einem Arzt, derer dann sogar zwei kamen, doch sie konnten nur den anscheinend sofort eingetretenen Tod meiner Gattin feststellen.

Wer mich an dieser Unfallstelle kennenlernte, wird bezeugen können, daß ich nicht den Kopf verloren habe, obwohl von allem im Leben die Wahrheit am schwersten zu ertragen ist. Ich habe sofort mit dafür gesorgt, daß die Rutschstrecke abgesichert wurde. Ich war lange dort, aber es kam niemand zum Streuen. Ich fragte auch einen Beamten, wann denn hier, ganz in der Nähe des Rasthauses, eigentlich der Dienst der Autobahnstreckenwärter oder eben sonstiger für den Straßenzustand verantwortlicher Leute beginne? Ja, um 8 Uhr früh, bekam ich als Antwort. Und warum ist nicht gestreut, warum wird jetzt nicht mal gestreut? Es sei bald genügend warm oder aufgetaut, und dann ist es sowieso

nicht mehr glatt! Ich finde das nicht richtig, kann mich dagegen aber weder wehren, noch ist jetzt an meinem Fall etwas zu ändern.

Sollte man aber aus solchen, vielleicht oft vorkommenden Unglücksfällen nicht lernen können, damit deren Wiederholung, soweit es überhaupt geht, vermieden wird?

Die eigentliche Todesursache erkläre ich Ihnen jetzt. Es ist die seitliche Scheibe mit Sicherheitsglas. Was hat das Sicherheitsglas (Sekurit) für meine Frau an Sicherheit geboten? Nichts, aber auch gar nichts, weil diese Scheiben unerhört hart sind und meine Frau nach dem Überschlagen, ja vielleicht erst im letzten Moment, das Steuer losließ. Sie schlug mit dem Kopf durch die linke Seitenscheibe, die zu spät nachgab und den Kopf zerschmetterte.

Meiner Ansicht nach kann dieses unerhört harte Glas bei einem derartigen Unfall keine „Sicherheit" bieten. Mir ist mal während des Krieges ein Oberleutnant durch eine Seitenscheibe gesaust. Zwar gab es natürlich Schrammen, jedoch das Normalglas gab prima nach, und nichts weiter passierte.

Warum schreibe ich alles, ich will mich nicht interessant machen. Ich halte Ihre Zeitung, bin fachlich mit Ihnen und mit so viel Kraftfahrern verbunden und habe doch durch diesen traurigen Unfall einen großen Verlust erlitten, der mich hart getroffen und vor eine gänzlich neue Situation im Leben gestellt hat. Muß jetzt meinen Kindern Vater und Mutter zugleich sein. Ich muß weiterhin freundlich lächeln und hilfsbereit an der Tankstelle meinen Mann stehen, das ist man seiner Kundschaft schuldig, denn welcher vernünftige Mensch will schon seine Mitmenschen mit seinem eigenen großen Kummer belästigen?

Hans Sachse in München 60

Ohne Haftung!

ADAC № 5148

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)
Geschäftsstelle Oldenburg (Oldb)
Telefon Nr. 4526 u. 4877
(Bewacht durch einen Parkplatzordner)
ohne Haftung

Wohl selten im Leben ist mir eine derartige Unverfrorenheit begegnet wie in Oldenburg. Wofür werden denn 50 Pfennig kassiert, wenn für irgendwelche Schäden nicht gehaftet wird? Welche Leistung muß vom Kraftfahrer bezahlt werden? Deshalb interessiert sich auch kein Parkwächter für die Rückgabe der Scheine. Sieht das in anderen Großstädten auch so aus oder ist der ADAC in Oldenburg eine rühmliche Ausnahme? Rühmlich, weil er eine Ausnahme ist.

Theodor von Mickwitz, Diplomlandwirt in Meppen

Höhnisch abgewiesen

Finden Sie solch lächerliche und freche Unkollegialität richtig? In Düsseldorf habe ich mir am Bordstein den Auspuff meines Opel-Kapitän abgerissen. Um ihn nicht ganz zu verlieren, bat ich die 300 Meter entfernte Mercedes-Vertretung, den Topf abzumachen. Höhnisch wurde ich abgewiesen, weil man das Geschäft der Opel-Reparaturwerkstatt nicht schädigen wolle. Friedrich Welter in Bielefeld

PS und HP

Ein Vorschlag: Setzen Sie doch bitte nur noch PS für DIN-PS und HP für SAE-HP. Die meisten Leute kennen zwar den Unterschied nicht, aber die ihn kennen, die möchten es doch gerne genau wissen.

Stefan Hillebrand in München-Großhadern

Wir halten den Vorschlag für gut und werden künftig dementsprechend verfahren.
Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Aber nicht am Steuer!

Die Weinbrennerei Asbach & Co. ließ auf ihre Lastwagen eine wohlgemeinte Mahnung an die Kraftfahrer aufmalen, dem Alkoholgenuß am Steuer zu entsagen. Bemerkenswert erscheint mir hier die Tatsache, daß die Mahnung aus dem Kreis der Alkohol-Industrie kommt, was von einem beachtlichen Verantwortungsbewußtsein zeugt. Edmund R. Maedel in Wiesbaden



Überzeugend sind auch die neuen *schlauchlosen*

METZELER PKW REIFEN

die nach dem gleichen patentierten Verfahren hergestellt werden wie unsere schlauchlosen LKW-REIFEN

EINFACHE MONTAGE

ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN

NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR

GERINGER ABRIEB

HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN

GRÖSSERE FAHRSICHERHEIT



NOCH MEHR km FÜR IHR GELD

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

5. FEBRUAR 1955 3
32. JAHRGANG

Der stille Mann im Hintergrund



Nächst dem großen Juan Manuel Fangio ist ein stiller Mann im Hintergrund hauptverantwortlich für den großen Erfolg des Mercedes-Benz-Rennwagens W 196: Dipl.-Ing. Rudolf Uhlenhaut, Daimler-Benz-Direktor und Chef der Versuchs- und Rennabteilung. Mit einem Rennwagen kann auch der beste Fahrer nur dann siegen, wenn dieser technisch überlegen oder zumindest der Konkurrenz gleichwertig ist — und wenn er die Grand-Prix-Distanzen schadlos übersteht. Wenn von den 7 Grands Prix, an denen sich Daimler-Benz seit 1954 beteiligt hat, nicht weniger als 5 von Fangio gewonnen wurden, wobei er bei allen 7 seinen Wagen durchs Ziel brachte, so ist dies vornehmlich das Verdienst von Uhlenhaut. Der heute 48jährige, der übrigens in London geboren wurde und dort ebenso wie in Brüssel, Berlin und Bremen zur Schule ging, machte 1931 seinen Dipl.-Ing. und kam im selben Jahr zum Daimler-Benz-Versuch. Schon 3 Jahre später war er Abteilungsleiter für die Entwicklung von Spezialfahrzeugen, 1935 übernahm er dazu die Personenwagen-Entwicklung, 1936 die Rennabteilung. Uhlenhaut ist nicht nur der geborene Versuchs- und Entwicklungs-Ingenieur, sondern gleichzeitig ein hervorragender Rennfahrer, der Zehntausende von Kilometern im Rennwagen verbracht hat, um aus eigener Erfahrung Verbesserungen zu finden. Seine schnellste Nürburgring-Runde mit dem 300 SLR: 9 : 47,2 — so schnell hat nach dem Krieg noch kein Mensch den Ring umrundet. Wie alle wirklichen Könner ist er bescheiden, zurückhaltend und überall beliebt.
Foto: Weitmann

LESEN SIE ZUERST:

Wir haben uns bemüht,

die guten und die weniger guten Eigenschaften des Kapitän gewissenhaft zu schildern. Daß man auch letztere in keiner Weise zu beschönigen braucht, ist uns allein schon sympathisch. (Unser Test: Opel-Kapitän 55, Seite 12)

Wer den Führerschein verloren

hat, „besitzt" ihn nicht mehr. Fährt man trotzdem ein Kraftfahrzeug, so verstößt man gegen das Straßenverkehrsgesetz! (Führerschein verloren — zu Fuß gehen! Seite 17)

Sogar der Bundesverkehrsminister

äußerte kürzlich einmal, der deutsche Motorsport habe es einem prominenten Sportfunktionär zu danken, wenn deutsche Fahrer und Maschinen wieder mit in der ersten Reihe der Weltgeltung stehen. (Ob das die ONS weiß? Seite 26)

Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion . . S. 2
Westdeutsche Kraftfahrzeugproduktion 4. Viertelj. 1954 S. 8
Ganz kurz . . . . S. 8
Herz auf Schienen . . . . S. 9
Leise rieselt der Schnee . . S. 10
Packard 1955 . . . . . . S. 11
Westdeutsche Personenwagenproduktion 1945—1954 . . S. 15
Fly to Hamburg — and drive through Europe! . . . . S. 15
Der Stern von Untertürkheim S. 16
Ford zahlt Arbeitern Jahresgehälter! . . . . S. 17
Mit Autos nach Frankreich . S. 17
Investition am falschen Ort S. 17
Gemischter Auto-Salat . . S. 18
Biographien alter Autos 23. Bentley 4,5 Liter-Kompressor . . . . S. 20
Wir brauchen eine Sportwagen-Formel! . . . . . S. 21
XXV. Rallye Monte Carlo . S. 22
Großer Preis von Argentinien S. 23
Runde um Runde . . . . . S. 27
Moderne schwere BMWs . . S. 28
Maicoletta . . . . S. 29
Ardie 350 ccm-Zweitakter . S. 29
Talis-Autolampen mit Hilfsfaden . . . . S. 30
Anhänge-Vorrichtung für VW S. 31
Bosch-Sicherungsautomat . S. 31
Straßenbau — sonst Verkehrskrise . . . . S. 33
Die letzte Seite . . . . . S. 36

Unser Titelbild

fotografierte zu Ehren des Testberichtes in diesem Heft Studio Schwaben.

Westdeutsche Kraftfahrzeugproduktion

4. Vierteljahr 1954

	Oktober	November	Dezember
Personenwagen:			
Volkswagen	19 710	19 415	20 191
Opel-Olympia Rekord	9 661	11 235	12 264
Opel-Kapitän	3 716	2 701	3 156
Ford-Taunus 12 M	3 697	3 572	1 908
Ford-Taunus 15 M	—	—	471
Mercedes-Benz 180/180 D	3 154	3 167	3 011
DKW-Sonderklasse	3 130	2 920	2 970
Lloyd LP/LS 400	1 491	2 392	3 063
Borgward-Isabella	1 999	2 000	2 196
Mercedes-Benz 220	763	990	978
Goliath GP 700	959	773	639
Mercedes-Benz 170 S-V/S-D	484	459	424
BMW 501 A/B	404	316	213
BMW 502	21	53	103
Mercedes-Benz 300/300 S	182	192	182
Porsche 356	176	183	200
NSU-Fiat 1100	94	167	97
NSU-Fiat 500 C	97	103	114
Borgward-Hansa 1800 D	55	5	—
NSU-Fiat 1400	29	—	13
NSU-Fiat 1900	—	—	13
Borgward-Hansa 2400	5	7	16
Champion 400/500	—	—	—
	49 827	50 650	52 222
Messerschmitt-Kabinenroller KR 175	656	902	618
Liefer- und Lastwagen:			
Lloyd LT 500	351	258	111
Goliath GP 700	4	3	—
Opel-Olympia	517	559	522
Ford-Taunus	151	212	69
Tempo-Boy	25	27	15
Tempo-Hanseat	81	99	114
Tempo-Wiking	459	407	431
Tempo M 1000	52	58	78
Tempo M 1400	86	115	133
Goliath GD 750	314	198	157
Goliath-Expreß	247	210	256
VW-Transporter	3 753	3 725	3 921
Ford FK 1000	770	857	609
DKW F 800 L	471	556	546
Manderbach 0,75 to	2	2	2
Ostner 1 to	30	28	19
Borgward 1,5 to-Benzin	82	88	85
Borgward 1,5 to-Diesel	303	352	428
Opel-Blitz 1,75 to	940	1 276	1 431
Hanomag 1,5—2,5 to-Diesel	633	635	645
Borgward 2 to-Diesel	29	11	28
Borgward 2—2,5 to-Benzin	116	73	89
Ford 3—4 to-Benzin	81	243	379
Ford 3,5—4 to-Diesel	144	64	86
Magirus 3,5—4,5 to	434	475	459
Magirus 6,5 to	106	92	118
Mercedes-Benz 3,5—4,5 to	1 248	1 074	1 233
Mercedes-Benz 6—7 to	336	364	355
Borgward 4—4,5 to	79	84	97
Henschel 4,5—5,5 to	137	102	133
Henschel 7,2—8,5 to	69	59	57
MAN 5 to	45	54	19
MAN 6,5 to	57	24	79
MAN 7,5—8 to	52	94	101
Büssing 4—4,5 to	11	—	—
Büssing 6—6,5 to	28	49	45
Büssing 7,5—8 to	96	88	82
Krupp 5,5 to	90	—	—
Krupp 7—8 to	40	127	138
Faun 6,5—8 to	42	32	78
Faun 12 to	36	35	10
Kaelble 6—9 to	20	6	8
Kaelble 12 to	8	15	4
Econom 1,7 to	3	4	4
Econom 5 to	—	—	1
	12 578	12 834	13 175
MB-Unimog	282	264	308
Omnibusse:			
Mercedes-Benz O 3500	92	158	175
Mercedes-Benz O 6600	35	30	38
Magirus O 3500	34	38	26
Magirus O 6500	10	—	—
Ford 3—5 to	226	328	195
Krauß-Maffei 4 to	5	5	5
Krauß-Maffei 6 to	13	15	10
Büssing 4,5 to-Trambus	22	40	3
Büssing 6 to-Trambus	57	53	60
Henschel 5,5 to	5	5	4
Henschel 8 to	2	1	1
MAN 5—6 to	33	33	18
Käßbohrer-Setra	27	32	34
Henschel-Obus II	2	3	9
Mercedes-Benz O 6600 T	2	—	—
Krupp 8 to-Obus	3	—	—
Krauß-Maffei Obus KME	—	—	2
	568	741	580
Motorräder	17 037	16 041	14 084
Motorroller	9 265	9 558	9 376
Seitenwagen	297	278	228
Motorfahrräder	417	323	328
Mopeds	36 665	32 048	26 562
Fahrräder	75 772	68 539	60 853
Dreirad-Lastenroller	11	12	17

Ganz kurz

VW-Zweigwerk nach Hannover

Die neue Transporterfabrik des Volkswagenwerks wird in Hannover-Stöcken errichtet werden. Nach Fertigstellung werden dort etwa 5000 Arbeiter beschäftigt.

Die Volkswagensparer

wollen in der nächsten Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle klären, ob das Volkswagenwerk indirekt für die Ansprüche der Sparer haften müsse. Diese können sich nach deren Ansicht daraus ergeben, daß die „Vermögensverwaltung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) GmbH." und die „Treuhandgesellschaft für die wirtschaftlichen Unternehmungen der DAF GmbH." heute noch Gesellschafter der Volkswagenwerk GmbH. seien.

Interessengemeinschaft Hanomag - Tempo

Hanomag ging mit dem Tempo-Werk Vidal & Sohn in Hamburg eine Interessengemeinschaft ein, die sich auf den Austausch von Verkaufs- und Konstruktionserfahrungen erstreckt. Das Tempo-Werk wird in diesem Zusammenhang eine wesentliche finanzielle Stärkung erfahren, jedoch seine bisherige Selbständigkeit bewahren.

Das Vergleichsverfahren

beantragte am 31. 12. die Firma Ostner Fahrzeugwerke oHG. in Sulzbach-Rosenberg (Oberpf.), die Thorndal mit Champion vereinigen wollte.

Aufsichtsräte

Mercedes-Generaldirektor Dr. Fritz Könecke wurde in den Aufsichtsrat der Gerling-Konzern Lebensversicherungs AG., Köln, gewählt. — MAN - Generaldirektor Dr.-Ing. e. h. Otto Meyer trat aus dem Vorstand in den Aufsichtsrat der MAN über.

Auch Phoenix

stellt jetzt schlauchlose Reifen her.

Veith-Goodrich

Die Veith - Gummiwerke AG. in Höchst (Odenwald) haben mit der B. F. Goodrich Co. in Akron/Ohio (USA) Beratungsvertrag abgeschlossen. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit hergestellten Reifen werden die Bezeichnung Veith - B. F. Goodrich tragen. Voraussichtlich bis März wird Veith schlauchlose Personenwagenreifen herausbringen. Der deutsche Charakter der Firma Veith wird durch den Vertrag nicht berührt. Für das Geschäftsjahr 1953 schüttet Veith eine Dividende von 7½ Proz. auf 6 Mill. DM AK. aus. Das Unternehmen hat derzeit etwa 2000 Beschäftigte.

„Unveränderte Notlage des Tankstellengewerbes"

heißt der Leitartikel im Verbandsorgan des Tankstellen- und Garagengewerbes. Wir lesen darin: „Die allgemeinen Betriebsunkosten und speziell der Lohnaufwand im Tankstellengewerbe sind heute derart hoch, daß die gezahlten Provisionen nach wie vor weit unter den Unkosten liegen." Noch ein Zitat: „. . . die modernen Großtankstellen, welche — trotz unseren Warnungen — laufend neu errichtet werden, obgleich für absehbare Zeit von einem echten Bedarf schon lange keine Rede mehr sein kann."

Benzin billiger, Diesel teurer

Die großen Mineralölgesellschaften des Bundesgebietes haben ihre Tankstellenpreise für Benzin um 2 Pfg./Liter herab-, für Dieselöl um 2 Pfg./Liter heraufgesetzt. Die Gesellschaften bezwecken damit eine Angleichung an die tatsächliche Marktsituation. Die Preiskorrekturen sollen dazu beitragen, die in den letzten Jahren eingetretene Verzerrung des Preisspiegels für Benzin und Dieselkraftstoff zu beseitigen. Die fiskalische Belastung je Liter Dieselkraftstoff beträgt gegenwärtig 17 Pfennig, bei Vergaserkraftstoff 31 Pfennig.

Ludwigshafens Polizeipräsident

Dr. Hartmann stellte wegen der Veröffentlichung eines ihn betreffenden Leserbriefes im AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 25/1954, Seite 2, gegen den Chefredakteur unserer Zeitschrift Strafantrag wegen Beleidigung.

Besucher

Die Frankfurter Automobilausstellung im Jahre 1953 war von drei- bis viermal so viel Besuchern besichtigt worden wie die Frankfurter Frühjahrs- und Herbstmessen. Während bei diesen etwa 60 Besucher auf einen Aussteller entfielen, waren es bei der IAA 1100 Besucher!

Die Schweiz

importierte 1954 insgesamt 44 999 Automobile, davon über die Hälfte, nämlich 24 488 Stück, im Wert von 117 Mill. sfrs. aus Deutschland. An zweiter Stelle folgt Frankreich mit 5176 Einheiten im Wert von 35,4 Mill. sfrs., an dritter Stelle England mit 5089 Einheiten im Wert von 31,9 Mill. sfrs., an vierter Stelle USA mit 4612 Einheiten im Wert von 44,8 Mill. sfrs., und an fünfter Italien mit 4428 Einheiten im Wert von 25,2 Mill. sfrs.

Der Bundesbahn

wurde in Niedersachsen der Transport von Kartoffeln übertragen. Erfolg: 80 Proz. der Kartoffeltransporte wurden mit Bundesbahn-Lastwagen auf der Straße durchgeführt.

Herz auf Schienen

Wenn sich unser Bundesverkehrsminister auch nicht gerade über eine große Zahl von Erfolgen seiner Verkehrspolitik „beschweren“ kann, so doch bestimmt über eine hundertfach größere Zahl von Angriffen, Kritiken und bissigen Attacken, die sich zum Teil gegen ihn selbst, zum Teil gegen die maßgeblichen Herren seines Ministeriums richteten und richten. Gerade in der letzten Zeit ist der Lärm der gegen das Bundesverkehrsministerium gerichteten Kanonade so laut geworden, daß wir uns eigentlich schon mit gelassener Ruhe auf unseren kleinen Feldherrnhügel zurückziehen könnten, um von hier aus den weiteren Ablauf der „Kampfhandlungen“ zu verfolgen. Unsere Kampfformationen, denen wir die geistigen Waffen zu liefern bemüht waren, werden es schon schaffen.

Gerade diese Überzeugung aber stimmt uns bedenklich. Es ist — das hat gerade die deutsche Geschichte der letzten Jahre gezeigt, — nicht damit getan, einen Gegner zu schlagen, wenn man nicht in der Lage ist, an seine Stelle etwas Besseres zu setzen. Was wäre dem Gedanken der Motorisierung gedient, wenn es wirklich gelänge, den gegenwärtigen Bundesverkehrsminister zum Rücktritt zu bewegen, — wie dies von vielen Seiten bereits gefordert wird? Vermutlich wenig — oder gar nicht, denn die maßgeblichen Beamten des Bundesverkehrsministeriums würden bleiben, ein Nachfolger würde zwar den Ministersessel einnehmen, — aber wer garantiert uns Motorfahrern, daß dieser Nachfolger eine bessere Verkehrspolitik zwischen den großen Interessengruppen Schiene und Straße machen wird und machen kann?

Diese letzte Frage scheint uns die entscheidende. Und darum ist es notwendig, daß wir uns mit unserem Gegner einmal etwas gewissermaßen intimer auseinandersetzen.

Wenn wir gerade an dieser Stelle von AUTO, MOTOR und SPORT die Politik Dr. Seebohms häufig und heftig angegriffen haben, so meinten wir damit auch wirklich die Politik — und nicht den Mann. Wir glauben vielmehr — und von vielen Seiten wird uns diese Auffassung bestätigt, — daß Dr. Seebohm in jedem Falle und nach jeder Richtung (!) nur immer das Beste gewollt hat. Aber letztlich ist auch ein Bundesminister nur ein Mensch, und Politik ist nicht gleich Weltanschauung, sondern — nach einem alten weisen Spruch — die Kunst des Möglichen. Vergessen wir doch nicht: Dr. Seebohm hat gegen mehr Fronten zu kämpfen gehabt, als nur gegen seine journalistischen Gegner und die sich bis aufs Messer bekriegenden Interessentengruppen Schiene und Straße. Über allen seinen gewiß oft guten Plänen und Absichten hing das dräuende Gespenst der Wünsche seines Kollegen im Bundesfinanzministerium. Wir glauben Herrn Dr. Seebohm gern, daß er persönlich den sofortigen Ausbau der Autobahnen wünscht, wir glauben ihm, daß er das Defizit der Bundesbahn sofort beseitigen würde, wenn er die Möglichkeit dazu hätte. Aber — er kann es nicht, und wie im menschlichen Alltag die Leistung eines Mannes nicht nach seinen guten Absichten, sondern ausschließlich nach seinen Erfolgen gemessen wird, so ist es auch bei einem Minister.

Herr Dr. Seebohm mag uns gütigst verzeihen, wenn wir gerade im Verlaufe der letzten Monate zu der Überzeugung gekommen sind, daß sein Herz — vielleicht vom wachsenden Defizit der Bundesbahn zu stark bedrückt! — sich mehr und mehr der Schiene zugewendet hat. Welche Überlegungen und Einsichten ihn dazu bewogen haben, steht hier nicht zur Debatte. Allein die Tatsache, daß sogar die Mittel aus dem beabsichtigten Straßen-Finanzierungs-Gesetz zu einem beträchtlichen Teil der Bundesbahn zufließen sollen, ist ein wirklich schlagender Beweis. Jedenfalls, und damit sprechen wir aus, was viele hunderttausend Motorfahrer denken und empfinden, *wir* Motorfahrer aller Stärken und PS-Zahlen fühlen uns im Bundesverkehrsministerium der heutigen Prägung nicht mehr gut vertreten und betreut, oder anders gesagt: unser Vertrauen in den heutigen Bundesverkehrsminister ist verschwunden.

Wir machen Herrn Dr. Seebohm daraus keinen Vorwurf. Wir begreifen durchaus, wie unendlich schwer es sein muß, zwei so divergierende Gruppen wie Schiene und Straße unter einen Hut zu bekommen. Wir glauben, daß bei Herrn Dr. Seebohm der Goethesche Spruch: „Zwei Seelen wohnen, ach, in meiner Brust . . .!“ durchaus zutrifft. Und gerade darum, gerade weil wir uns um Verständnis bemühen, möchten wir der Bundesregierung vorschlagen: aus ein mach' zwei!

Wirklich, es kommt uns auf ein weiteres Ministerium gar nicht an, wenn damit endlich einmal etwas Positives geschaffen wird. Aber wir glauben einfach nicht mehr daran, daß die Interessen der Straße und damit der ganzen Motorisierung wirklich von einem Ministerium vertreten werden können, das gezwungen ist, auf zwei Schultern Wasser zu tragen.

Dr. Seebohm hat sich im Verlauf der Zeit als ein so ausgezeichneter Bundesbahn-Minister gezeigt, — warum sollte er dieses neu zu schaffende Eisenbahn-Ministerium nicht übernehmen? Ich glaube, ihm selbst fielen viele schwere Steine vom Herzen, wenn er endlich eine klare und eindeutige Aufgabe übernehmen könnte. Das Luftfahrt-Ministerium schenken wir Motorfahrer ihm gern noch dazu! Und niemand hätte etwas dagegen einzuwenden, wenn eine ganze Reihe der höheren Beamten im gegenwärtigen Verkehrsministerium ihrem Chef in das neue Ministerium folgen würde. Wir brauchen keine Namen zu nennen, man weiß das auch so.

Aber neben das Eisenbahn-Ministerium gehört ein richtiges Verkehrsministerium, das zugleich die zentrale Straßenverwaltung übernähme, von der wir kürzlich an dieser Stelle sprachen. Ein Verkehrsministerium, das mit völlig klaren Fronten für die Interessen des Straßenverkehrs zu kämpfen hätte, ein Ministerium, zu dem wir Motorisierten wirklich Vertrauen hätten, weil wir wüßten, daß es kompromißlos das aufzubauen versucht, was dem wirklichen Fortschritt dient.

Die Neigung, dieses neue Ministerium dem Bundeswirtschaftsministerium anzugliedern, liegt nahe, — aus vielerlei Gründen. Sie scheint uns jedoch falsch, denn es würde wiederum nur eine halbe Lösung des Problems darstellen.

Wir wollen aber keine halben Lösungen mehr. Wir verlangen ein Bundesverkehrsministerium, das auch wirklich dem Verkehr dient.

Ein Ministerium, das unser Vertrauen hat; mehr brauchen wir nicht.

Carl Otto Windecker

Leise rieselt der Schnee

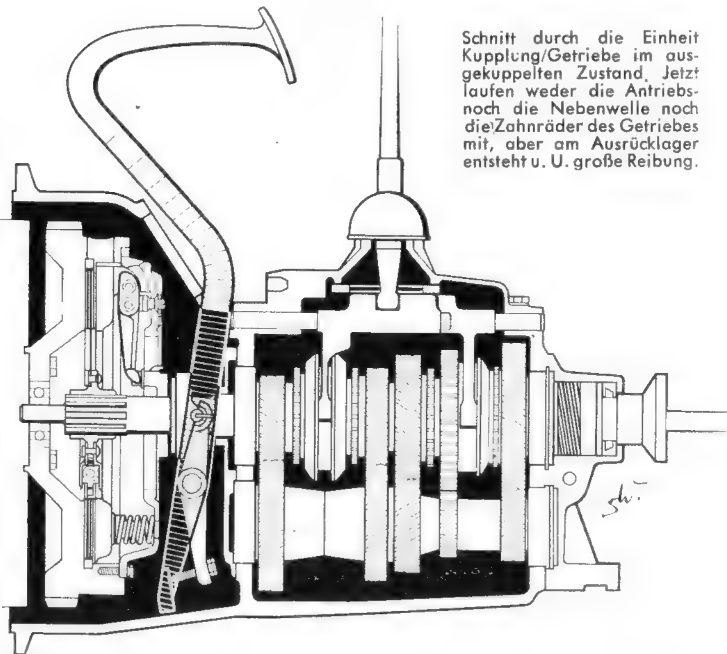
— VON WINTERLICHEN AUTO-PROBLEMEN

Beileibe nicht jeder hat für seinen Wagen eine Garage. Vielleicht möchte er nur die Monatsmiete hierfür sparen, vielleicht auch hat er sich erzählen lassen, ein moderner Wagen nehme das nicht mehr tragisch, meist aber wird man ganz einfach in der näheren Nachbarschaft keine Garage bekommen. 20 bis 40 DM, die man heute pro Monat für eine Unterstellung in der womöglich heizbaren Privatgarage mit Wasser- und Stromanschluß rechnen muß, wollen — trotz der Abschreibungsmöglichkeit — erst verdient sein, aber man hat eben doch so manche Annehmlichkeiten, auf die Laternengaragisten mit neiderfüllten Augen blicken: größeren Schutz gegen Diebstahl, Beschädigung (Kinder und alkoholfröhliche Nachtbummler haben an Antennen, Scheibenwischern und Außenrückspiegeln ihren besonderen Spaß) und gegen die Witterung (Lack- und Chromschäden durch Korrosion, Verwitterung der Stoffverdecke usw.). Ab und zu kann auch eine Polizeiverwarnung fällig werden, wenn wegen unvorhergesehenen Ausfalles der Straßenbeleuchtung der Wagen ohne Licht geparkt ist.

Am frühen Wintermorgen beginnt der Kummer mit den zugefrorenen Türschlössern, Eiskrusten auf den Fenstern und dem tiefgekühlten Wageninneren. Läuft der Motor erst einmal, hat man den ersten seelischen Konflikt zu lösen: Im Stand warmlaufen lassen oder vorsichtig losfahren? Der zweite Konflikt: Heizung abgeschaltet lassen, um die Maschine schneller auf Betriebstemperatur zu bringen, oder schnell behagliche Wärme um sich haben? Der dritte Konflikt: Heizung auf „voll" und beschlagene Scheiben oder die Fenster etwas öffnen und frieren?

Freilich können diese Probleme auch jenen treffen, der eine Garage sein eigen nennt, wenn auch nicht so kraß, wie eben den Benutzer der Laternengarage. Nicht immer ist die Garage heizbar, und wer viel unterwegs ist, muß oft froh sein, überhaupt einen Parkplatz im Freien zu finden.

Schon beim Anlassen beginnen nicht selten die Schwierigkeiten. Zum einen läßt die Leistungsfähigkeit der Batterie mit sinkender Temperatur nach (bei — 10° C z. B. nur noch 80% derjenigen bei + 20° C), zum anderen ist der Durchdrehwiderstand des Motors sehr viel höher (bei — 15° C sechsmal größer als bei + 20° C). Schuld ist daran natürlich in erster Linie das froststarre Öl; die Verhältnisse sind um so besser, je dünner dieses von vornherein ist. Moderne Öle mit niedrigem Viskositätsindex (Zähigkeit bei Tief- und Betriebstemperatur) und an sich niedriger Viskosität, wie sie als Winteröle mit 20 oder 10 SAE-Graden angeboten werden, haben deshalb schon ihre Vorteile. Sie sichern neben kleinerem Durchdrehwiderstand vor allem auch, daß die einzelnen Schmierstellen des Ölkreislaufs schneller von der Ölpumpe versorgt werden. Diese hat es um so schwerer, je zähflüssiger das Öl ist; sie demonstriert das durch hohen Druck am Ölmanometer. Mit dem Erreichen der Betriebstemperatur sinkt dieser zusehends ab und beträgt normal um 2 atü, was schon so manchem Fahrer Sorgen machte, der von früherem Öl her 3½ und mehr atü gewöhnt ist. Grund dafür ist nicht vorhanden, die Hauptsache ist, daß Druck und damit das Funktionieren der Pumpe angezeigt wird. Höherer Druck wäre vielmehr ein Beweis für eine Verstopfung des Schmierölkreislaufs.



Schnitt durch die Einheit Kupplung/Getriebe im ausgekuppelten Zustand. Jetzt laufen weder die Antriebsnoch die Nebenwelle noch die Zahnräder des Getriebes mit, aber am Ausrücklager entsteht u. U. große Reibung.

Natürlich springt der Motor auch schwerer an, weil die Gemischbildung bei tiefer Temperatur schlechter ist. Zur Verdampfung des im „Vergaser" zerstäubten Brennstoffs gehört ja Wärme, die bei kaltem Motor einzig und allein aus der Verdichtung und den ersten Verbrennungstakten bezogen werden kann. Nicht anders ist die Lage beim Dieselmotor, denn das Vorglühen erleichtert ja lediglich das Zustandekommen der ersten Verbrennungen, wärmt also nicht etwa den ganzen Motor vor.

Als maßgebende Faktoren für gutes Anspringen hat man demnach einerseits die elektrische Anlage, andererseits den Motor selbst. Bei beiden muß man bestrebt sein, möglichst gute Vorbedingungen zu schaffen. Es versteht sich am Rande, daß man der Batterie während des Anlassens jede weitere Belastung durch sonstige Stromverbraucher wie Scheinwerfer, Heizgebläse, Rundfunkempfänger (schon dem Wechselrichter zuliebe) oder Innenbeleuchtung ersparen wird. Daß die Batterie im Winter besonders pfleglich behandelt und beobachtet werden muß (Säurestand und evtl. Nachladen), im Bedarfsfalle auch die Lichtmaschinenregelung, ist selbstverständlich. Motorseitig spielt das Öl die primäre Rolle, wie ja schon ausgeführt wurde.

In diesem Zusammenhang erhebt sich eine Frage, auf welche die widerspruchsvollsten Antworten zu hören sind: Soll, um den Durchdrehwiderstand herabzusetzen, ausgekuppelt werden oder nicht? Man kann zwar in jedem Fahrschulbuch lesen, daß auf jeden Fall ausgekuppelt werden soll, andererseits kann man bei einzelnen Fahrzeugtypen die Feststellung machen, daß der Motor im ausgekuppelten Zustand langsamer und „schwerer" läuft als im Normalzustand. Woher kommt das, bzw. was ist für dieses Verhalten maßgebend?

Es steht fest, daß sich im normalen, eingekuppelten Zustand die Drehbewegung der Kurbelwelle über die Kupplung der Getriebeantriebswelle und von dort über das Hauptantriebs-Zahnradpaar auch der Nebenwelle mitteilt. Beim modernen, nahezu in allen Gängen laufruhigen und synchronisierten Getriebe laufen zusätzlich noch mehrere Zahnräder der Getriebeabtriebswelle mit. Man hat also mit Verlusten a) an den Lagerstellen der Getriebewellen, b) in den Zahneingriffen, c) durch in den Zahnflanken klebendes Öl, d) durch Pantschen der Räder im Getriebeöl, e) durch Reibung der Schaltgabeln an den Getrieberädern zu rechnen. Alles in allem ist demnach auch hier die Zähigkeit des Getriebeöls entscheidend. Es scheint deshalb auf alle Fälle zunächst richtiger, auszukuppeln, um die genannten Kraftverluste auszuschalten. Man darf dabei nur eines nicht vergessen: es muß ja ausgekuppelt werden, und auch das geht nicht ohne Kraftaufwand vor sich.

Durch das Niederdrücken des Kupplungsfußhebels wird über das Ausrücklager die Kupplungsdruckplatte verschoben und die Verbindung zwischen Motor und Getriebe gelöst. Selbstverständlich müssen dabei die Druckfedern der Kupplung, welche sonst den Kraftschluß herbeiführen, mit ziemlich hohem Kraftaufwand zusammengepreßt werden, d. h. die Ausrückkraft an der Kupplung selbst ist recht groß. Sie wird zwar am Fußhebel je nach Übersetzung des Gestänges kaum als groß empfunden, ist aber vorhanden und auf jeden Fall größer als die normale Anpreßkraft, welche selbst wieder ein Vielfaches der zu übertragenden Umfangskraft ist (diese ist vom höchsten Motordrehmoment und den Durchmessern der Kupplungsbeläge abhängig). Da das Kupplungsgestänge im Fahrzeug fest montiert ist, die Kupplungsdruckplatte aber mit Motordrehzahl rotiert, muß das Ausrücklager beidem gerecht werden. Als Verbindungsglied kann sowohl ein Kugellager als auch ein Graphit-Druckring dienen. Um eine Schmierstelle weniger zu haben, findet man die letztere Lösung immer häufiger; da man es aber mit gleitender Reibung zu tun hat, ist der Reibungsverlust größer als bei der Verwendung eines Wälzlagers. Unter Umständen ist dieser Verlust größer als derjenige, der im eingekuppelten Zustand im Getriebe entsteht. Man sieht hieraus, daß es keineswegs von vornherein feststeht, wann die günstigsten Verhältnisse vorliegen, denn außer der Art der Kupplungsausrückung ist noch die Zahl der mitlaufenden Getrieberäder, der Ölstand im Getriebe und die Zähigkeit des Getriebeöles entscheidend.

Eine generelle Anleitung, ob man beim Anlassen auskuppeln soll oder nicht, kann man deshalb kaum geben. Man kann aber den Dingen selbst sehr schnell auf die Spur kommen, indem man die Probe aufs Exempel macht, wann der Motor im Leerlauf leichter läuft, ob im eingekuppelten oder ausgekuppelten Zustand. Nach dem nächsten Ölwechsel liegen die Verhältnisse vielleicht schon wieder anders, wie immer in der Technik, wo sich die verschiedenartigsten Faktoren in ihrer Auswirkung oft überschneiden.

bk.



Die Sensation von Brüssel:

PACKARD 1955

Der Wagen mit dem stärksten Motor und der raffiniertesten Federung

Den Brüsseler Autosalon beherrschten auch diesmal wieder eindeutig die Amerikaner mit ihren neuen Typen und Modellen. Über das 1955er Produktionsprogramm der „Großen Drei": General Motors, Ford und Chrysler hat Stewart Fresh hier bereits in Wort und Bild ausführlich berichtet. Wiederholen wir deshalb nur in aller Kürze: das Wettrennen um die meisten PS geht fröhlich weiter, im Zusammenhang damit auch der Siegeszug des obengesteuerten V-8-Motors. Die drei amerikanischen „Volkswagen" Ford, Chevrolet und Plymouth verfügen in der 1955er Ausführung über eine Motorleistung von 160—180 PS, die Wagen der Mittelklasse über eine solche von 180—200 PS. Bei den Spitzenfahrzeugen sieht die Rangliste folgendermaßen aus: Lincoln 225 PS, Buick Super, Roadmaster und Century 235 PS, Chrysler New Yorker und Imperial 250 PS, Cadillac und Packard 250—275 PS, je nach Typ und Modell.

Der Lincoln, der Buick, der Chrysler und der Cadillac sind wohl innerlich und äußerlich methodisch weiterentwickelt worden, in der Grundkonstruktion jedoch unverändert geblieben. Am 1955er Packard hingegen ist alles neu: Motor, Kraftübertragung, Radaufhängung, Karosserie. Dieser Wagen war daher die eigentliche Sensation des 38. Brüsseler Autosalons.

Der bei Packard seit Jahrzehnten traditionelle Achtzylinderreihenmotor mit langem Hub und seitlich stehenden Ventilen hat einem modernen V 8 mit kurzem Hub und hängenden, durch Stoßstangen und Kipphebel gesteuerten Ventilen Platz machen müssen. Der Motor wird in zwei Ausführungen gebaut. Die kleinere hat ein Hubvolumen von 5,3 Liter und eine Bremsleistung von 225 PS, die größere ein Hubvolumen von 5,8 Liter und eine Bremsleistung von 250—275 PS, je nach Verdichtungsverhältnis und Anzahl der Vergaser. Der kleinere Motor ist für die Modelle Clipper de Luxe und Clipper Super bestimmt, der größere für den Clipper Custom, den Patrician und das Luxus-Cabriolet Caribbean. Kein anderer amerikanischer Personenwagen des Jahrgangs 1955 verfügt über ein Motorhubvolumen von 5,8 Liter und ein Drehmoment von 49 mkg!

Die Übertragung der Motorkraft auf die Hinterräder erfolgt entweder über eine Einscheiben-Trockenkupplung und ein handgeschaltetes Dreiganggetriebe, mit oder ohne zusätzlichen halbautomatischen Schnellgang, oder durch das vollautomatische Twin-Ultramatic-Getriebe, eine Weiterentwicklung des von Packard seit Jahren verwendeten Ultramatic-Getriebes. Wie bisher, besteht die Kraftübertragung aus einem hydraulischen Drehmomentwandler mit der bemerkenswert hohen Maximalverstärkung von 1:2,9 und einem angeblockten Zweigang-Planetengetriebe. Während aber beim Ultramatic der untere Gang nur als Notgang gedacht war und bei Bedarf von Hand eingerückt werden mußte, schaltet das Twin Ultramatic automatisch zwischen den beiden Gängen hin und her, in Abhängigkeit von der jeweiligen Motordrehzahl, Fahrgeschwindigkeit und Gashebelstellung. Bei gleichmäßiger Überlandfahrt wird der Drehmomentwandler durch eine ebenfalls automatisch arbeitende Direktkupplung überbrückt und außer Betrieb gesetzt. Diese Kupplung beseitigt die Schlupfverluste, die bei rein hydraulischen Kraftübertragungen unvermeidlich sind, erhöht die Fahrleistung und verringert den Brennstoffverbrauch.

Doch das Interessanteste am 1955er Packard ist zweifellos die revolutionäre Radaufhängung und Federung, System Allison. Es wird ihr nachgerühmt, daß sie den Wagenaufbau immer und überall genau waagerecht halte, das Aufbäumen beim scharfen Beschleunigen ebenso verhindere wie das In-die-Knie-Gehen beim brüsken Bremsen und das Wippen um die Querachse, gemeinhin Nicken genannt, beim Überrollen von Fahrbahnhindernissen.

Die prinzipiellen theoretischen Überlegungen, auf denen die Allison-Federung basiert, entstammen dem Hirn des deutschen Ingenieurs Armin Drechsel. Den Allison-Leuten gebührt das Verdienst, die Theorie in die Praxis umgesetzt zu haben, was bekanntlich oft weit schwieriger, zeitraubender und kostspieliger ist als das eigentliche Erfinden.

Bei der Allison-Federung sind Vorder- und Hinterrad jeder Wagenseite durch einen langen Torsionsstab miteinander verbunden und gemeinsam abgefedert. Das hat zur Folge, daß die beiden Räder sich in ihren Bewegungen gegenseitig beeinflussen, und zwar in entgegengesetztem Sinn. Wird beispielsweise das Vorderrad durch einen Buckel angehoben, so verdreht es den Torsionsstab, der seinerseits versucht, das Hinterrad nach unten zu drücken. Da das nicht möglich ist, wird als Reaktion der Längslenker, der von der Hinterachse zum Rahmen führt, in die Höhe gedrückt und nimmt den Wagenaufbau mit. Umgekehrt ist's natürlich genau so. Jedes Heben oder Senken eines Vorderrades bewirkt also automatisch ein Heben oder Senken des zugehörigen hinteren Längslenkers mitsamt dem Wagenaufbau. Der letztere bleibt infolgedessen stets waagerecht.

Das ist aber noch nicht alles. Je ein zusätzlicher kürzerer Drehstab rechts und links sorgt dafür, daß auch Änderungen in der Zahl und Verteilung der Insassen ohne Einfluß auf die Lage des Wagenaufbaus bleiben. Die beiden Zusatzdrehstäbe sind am Vorderende nicht fest eingespannt, sondern können durch einen Elektromotor über ein Untersetzungsgetriebe mehr oder weniger stark vorgespannt werden. Das geschieht automatisch durch ein ebenso einfaches wie sinnreiches „mechanisches Gehirn", auf das wir aus Raumgründen leider nicht näher eingehen können. Um die Zusatzfederung beim Fahren über wellige Straßen nicht unnötig unruhig zu machen, läßt ein Verzögerungsrelais den Elektromotor jeweils erst 6 Sekunden nach einer wirklichen oder scheinbaren Änderung der Gewichtsverteilung anlaufen. Eine ähnliche Zusatzfederung besitzt bekanntlich der Mercedes-Benz 300, doch ist das Ein- und Ausschalten des Elektromotors dort Sache des Fahrers.

Kein Zweifel: die Allison-Federung ist theoretisch gründlich durchdacht und konstruktiv meisterhaft durchgebildet, aber bei alledem beängstigend kompliziert und sicher auch sehr teuer. Man darf gespannt sein, wie sie sich in der rauhen Praxis bewähren wird. Packard verwendet sie übrigens nur für die Modelle Clipper Custom, Patrician und Caribbean, während der Clipper de Luxe und der Clipper Super weiterhin mit konventioneller Radaufhängung und Federung — vorn Dreieckslenker und Schraubenfedern, hinten Starrachse und Halbelliptikfedern — geliefert werden.

Auch äußerlich sind die 1955er Packard radikal umgestaltet und modernisiert worden. Die Panorama-Windschutzscheibe mit weit zurückversetzten Seitenpfosten ist für jeden besseren amerikanischen Personenwagen heute ebenso obligatorisch wie der versenkte Einbau der Scheinwerfer mit oberer Kappe gegen Blendung bei Nebel. Servolenkung, Servobremsen, Servofenster, Servositzverstellung nach vorn und hinten, oben und unten gehören bei den Luxusmodellen zur Serienausrüstung; bei den übrigen werden sie nur auf Wunsch und gegen Aufpreis eingebaut.

In den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen war der Packard so etwas wie der amerikanische Rolls-Royce, der Lieblingswagen von Millionären und Filmstars. Dann kam die große Zäsur von 1940 bis 1945: anstelle von Luxusautos rollten Schnellboots- und Flugmotoren von den Fließbändern. Nach der abermaligen Umstellung wollte es bei Packard zunächst gar nicht recht klappen. Man hatte den Anschluß verloren, hinkte technisch und ästhetisch immer ein Stück hinter der Konkurrenz her — und erhielt prompt die Quittung dafür in Gestalt rapid absinkender Verkaufsziffern. Ein neuer Mann wurde an die Spitze berufen, und es wurde Fühlung mit Studebaker aufgenommen, wo man ebenfalls schwere Absatzsorgen hatte. Im Frühsommer 1954 vereinigten sich die beiden Firmen zur „Studebaker-Packard Corporation". Und seitdem scheint wieder ein frischer Wind durch Büros und Hallen zu wehen. Die 1955er Packard-Modelle sind der beste Beweis dafür.

Dr. Hans Woltereck



Unser Test:

OPEL-KAPITÄN 55

VOR genau einem Jahr hatten wir uns mit dem Opel-Kapitän 54 auseinanderzusetzen. Dieses damals, vom Motor abgesehen, völlig neue Modell war gerade erst wenige Monate auf dem Markt, und es bedurfte weder hellseherischer Gaben noch eines gewagten Zweckoptimismus, um ihm einen sehr sicheren Erfolg vorauszusagen. Erwartungsgemäß ist er auch eingetreten, ja vielleicht sogar übertroffen worden. Oder ist es nicht eine äußerst bemerkenswerte Tatsache, wenn die Produktionsstatistik der deutschen Automobilindustrie für das vergangene Jahr zeigt, daß der Opel-Kapitän — als 2,5 Liter-Wagen! — bereits auf dem dritten Platz hinter dem Volkswagen und seinem Bruder, dem Olympia-Rekord, rangiert, während zahlreiche kleinere Modelle ebensowenig wie seine unmittelbare Konkurrenz auch nicht entfernt derart ansehnliche Stückzahlen erreichen?

Der Kapitän ist zusammen mit jenen anderen Typen, die an der Spitze der Produktions- und Zulassungs-Statistiken stehen, der unwiderlegbare Beweis für die Tatsache, daß für den Käufer die Preiswürdigkeit, die Wirtschaftlichkeit, die Zuverlässigkeit und die Lebensdauer eines Wagens den entscheidenden Ausschlag geben, hinter denen andere wichtige Merkmale, die sich beispielsweise in den Fahrleistungen und den Fahreigenschaften auswirken, vergleichsweise bei den meisten Autofahrern viel geringere Wertschätzung genießen. Dieser Sachlage ganz nüchtern Rechnung zu tragen, hat man bei Opel von jeher gut verstanden.

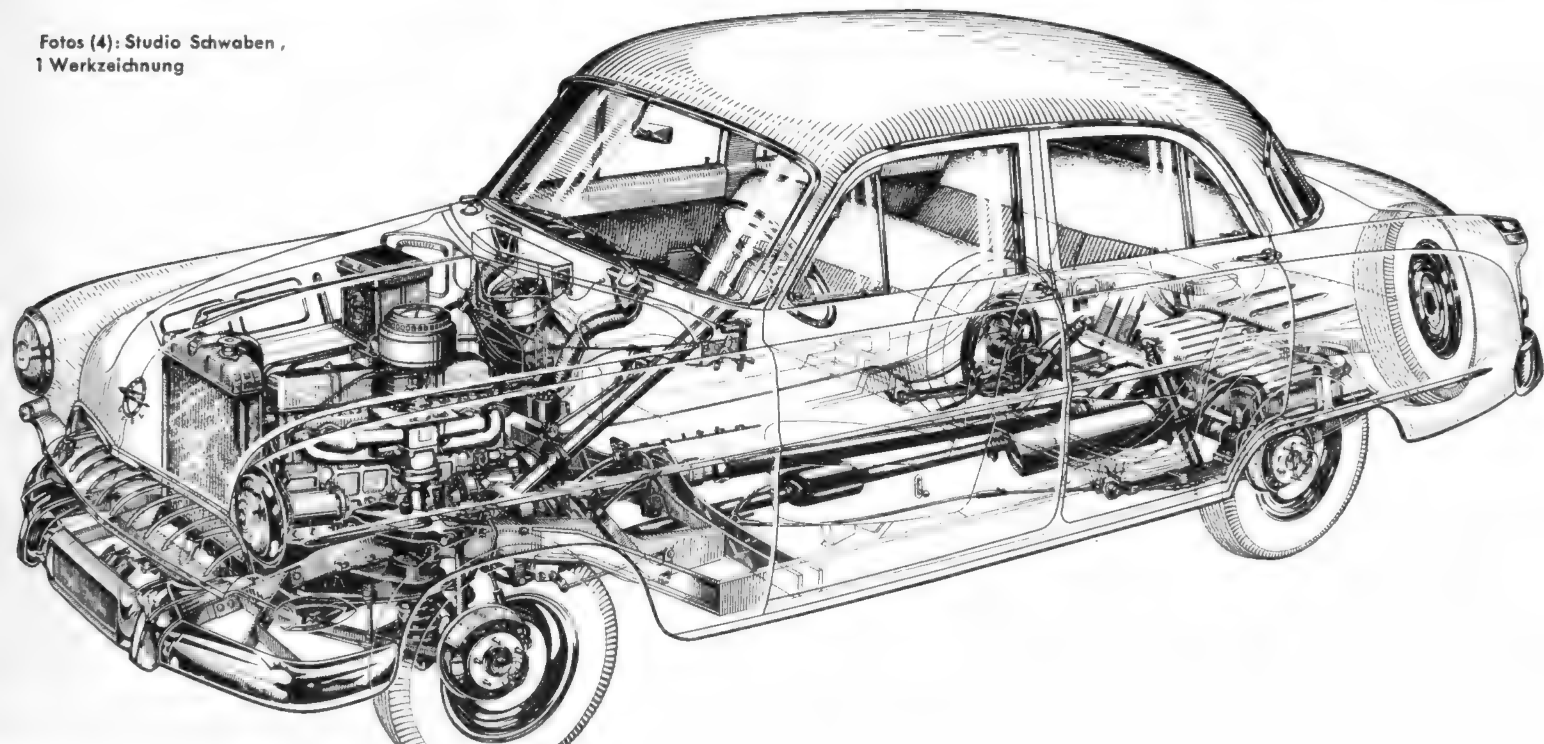
Im Vergleich zum Rekord ist das 55er-Modell des Kapitän geringfügig geändert worden, äußerlich ist er von der Vorjahrs-Ausführung überhaupt nicht zu unterscheiden. Außer einigen Kleinigkeiten, wie einem neuen Zündschloß mit Garagenstellung oder der Verlegung des Scheibenwischerschalters, der früher etwas unbequem erreichbar war, beschränken sich die Änderungen für den Kapitän 55 auf motorische Verbesserungen.

Indes sind auch diese nicht grundsätzlicher Art, und es bestand ja auch keinerlei Veranlassung, an dieser ausgezeichneten Maschine, vielleicht überhaupt dem Schönsten am ganzen Wagen, viel herumzudoktern. Ähnlich wie der Rekord erhielt der Kapitän einen anderen Zylinderkopf mit günstiger gestalteten, besser gekühlten Verbrennungsräumen sowie vergrößerten Ein- und verkleinerten Auslaßventilen. Saug- und Auspuffkrümmer wurden neu geformt, Kurbel- und Nockenwelle erfuhren ebenfalls gewisse Änderungen. Zweck und Erfolg dieser Maßnahmen war es, die Leistung, vor allem aber das Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich noch etwas weiter anzuheben und daneben sogar noch den Kraftstoffverbrauch ein wenig zu reduzieren. Die Nennleistung wurde damit, beide Male bei 3700 U/min, von 68 auf 71 PS gebracht, das um 1200 U/min liegende maximale Drehmoment von 16,8 auf 17,4 mkg.

Was damit praktisch erreicht wurde, ist angesichts der schon bisher guten Beschleunigung und Elastizität des Opel-Kapitän nicht ohne weiteres fühlbar, kann aber definitiv gemessen werden, und es ergaben sich gegenüber dem Vorjahrsmodell tatsächlich nennenswerte Unterschiede. So braucht der neue Kapitän 10,5 Sekunden, um aus dem Stillstand auf 70 km/st zu kommen, der letzte brauchte hierzu 12 Sekunden. In 17,5 (Vorjahr 20) Sekunden ist man auf 90 km/st, in 30 (Vorjahr 35) Sekunden auf 110 km/st. Analog dazu ist natürlich auch die Bergfreudigkeit gewachsen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt nach wie vor knapp 140 km/st und das ist für normale Bedürfnisse völlig ausreichend. So um die 120 herum liegt das angenehmste Autobahn-Dauertempo, sofern jemand überhaupt so schnell fahren will (erfahrungsgemäß tun es die wenigsten), dabei braucht sich der Motor nicht anzustrengen und bleibt immer noch im einigermaßen wirtschaftlichen Bereich.

Das Werk gibt eine leichte Senkung des in der Praxis bekanntermaßen völlig bedeutungs-

Fotos (4): Studio Schwaben, 1 Werkzeichnung



losen Normverbrauchs von 10,1 auf 9,8 Liter/100 km an. Nun, unser über immerhin 2500 km Fahrtstrecke festgestellter Durchschnitt betrug, genau wie im Vorjahr, wieder 12,8 Liter/100 km, bei den meisten Leuten dürfte er im normalen Alltagsbetrieb etwas niedriger liegen. Trotz der zahlenmäßigen Gleichheit ergibt sich übrigens gegenüber dem Vorjahr doch eine nicht unbeträchtliche Ersparnis: Während der 54er-Kapitän Superkraftstoff brauchte, wenn man ihn etwas schärfer fahren wollte, ist der 55er — auch da zeigen sich praktisch die Verbesserungen am Motor und andererseits die höhere Klopffestigkeit der heutigen Kraftstoffe — mit einfachem Benzin völlig zufrieden und folglich bekam er auch von uns nichts anderes. Nicht mengen-, aber kostenmäßig bedeutet dies also doch eine Ersparnis von annähernd 10 Prozent.

Die anderen rühmlich bekannten Eigenschaften des Kapitän-Motors blieben erhalten. Seine Anspruchslosigkeit, die wunderbare Laufruhe, die Weichheit, die Elastizität vermögen einen immer wieder zu begeistern. Ganz besonders aber ist vor allem auf die Startfreudigkeit hinzuweisen. Selbst wenn der Wagen bei klirrendem Frost im Freien übernachten muß, springt der Motor sofort an, wobei nur den Bruchteil einer Minute während des Anlassens die Luftklappe gezogen werden muß. Alsdann ist der Wagen sofort betriebsbereit und man kann losfahren, ohne daß der noch kalte Motor igendwie bockt oder spuckt. Rasch kommt er auf Temperatur, und wir vermißten eigentlich die Kühlerjalousie nicht, würden sie aber wohl in einen eigenen Wagen trotzdem einbauen. Unter der breiten Alligatorhaube, die vom Fahrersitz aus entriegelt wird und dank einer sinnvollen Federkonstruktion mühelos angehoben und geschlossen werden kann, ist der Motor mit allem Drum und Dran bestens zugänglich. An der Spritzwand ist die Batterie befestigt, sowie, was wir gern überall als selbstverständlich betrachten würden, der Behälter für die Bremsflüssigkeit.

Schade finden wir es, daß sich Opel bisher beim Kapitän ebensowenig wie beim Rekord dazu entschließen konnte, einen Kraftstofftank vernünftiger Größe einzubauen. 45 Liter faßt der des Kapitän, mit denen man allenfalls 350 km riskieren kann, sofern man sicherheitshalber einen Reservekanister mitführt. Wenn wenigstens ein Dreiwegehahn da wäre, würden wir uns eher damit abfinden, auf die Benzinuhr allein verläßt sich nämlich der kundige Thebaner nicht allzu gerne. In Stuttgart und vielleicht auch anderswo bauen Opel-Händler ihren Kunden auf Wunsch einen „Langstrekkentank" ein, der rund 70 Liter faßt und etwa 60 DM kostet. Man sieht also, es läßt sich machen und würde serienmäßig vielleicht noch nicht mal die Hälfte des genannten Betrages kosten. Doch auf diesem Ohr ist man in Rüsselsheim halt schwerhörig.

Was wir dem Kapitän weiter wünschen möchten, wäre eine doch noch stabilere Straßenlage. Nun ist es keineswegs so, daß diese dem durchschnittlichen Autofahrer nicht genügen würde, oder daß sie etwa selbst anspruchsvollere Leute unbefriedigend fänden, aber es fehlt dem Wagen diesbezüglich gewissermaßen der letzte Schliff. Die weiche Federung ist an sich äußerst angenehm, die Kurvenneigung bleibt dank vorderen und hinteren Stabilisators in mäßigen Grenzen, aber insbesondere die Spurfestigkeit bei schneller Geradeaus- wie bei Kurvenfahrt ist gewiß nicht optimal. Sicherlich wurden da gegenüber früheren Kapitän-Modellen Fortschritte erzielt, doch die Ansprüche sind mitgewachsen, indem man ja auch anderwärts in der Zwischenzeit wieder einige Stückchen weitergekommen ist. Auch fiel uns keineswegs nur während des bekanntlich um Weihnachten herum besonders stürmisch gewesenen Wetters die Seitenwindempfindlichkeit des Testwagens auf. Freilich sind wir uns völlig darüber im klaren, daß der Kapitän weniger für solche Leute gebaut

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

OPEL-KAPITÄN 55



MOTOR

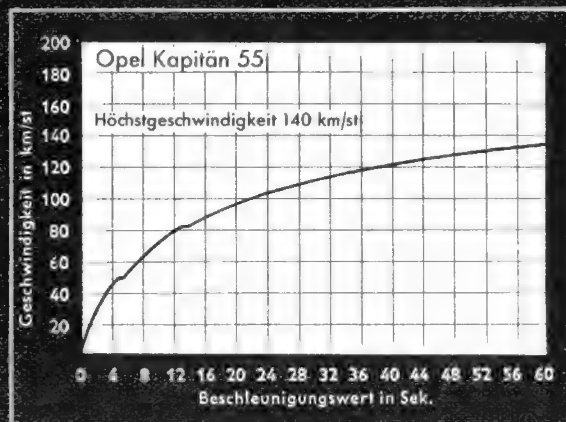
6 Zylinder, Bohrung × Hub 80 × 82 mm, Hubraum 2473 ccm, Verdichtung 1:7,0, Leistung 71 PS bei 3700 U/min, senkrecht hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), Nockenwelle im Kurbelgehäuse (Antrieb durch Zahnräder), 4 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 10,8 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter), 1 Opel-Fallstromvergaser, Kraftstofförderung durch Membranpumpe, 45 Liter-Tank im Heck, Batterie 6 Volt 84 Amp.st. (unter Motorhaube), 130 W-Lichtmaschine, max. Drehmoment 17,3 m/kg bei 1200 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (4500 U/min) 12,3 m/s, bei 100 km/st (3300 U/min) 9 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung (m. Federscheibe), Dreigang-Synchrongetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 2,896, II. 1,661, III. 1,0, Rückwärts 2,896, Hinterachse 3,9, Ölinhalt Getriebe und Hinterachse je 1 Liter, Kegelrad-Ausgleichgetriebe mit Hypoidverzahnung.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern und Torsionsstabilisator, starre Banjo-Hinterachse mit Halbfedern und Torsionsstabilisator, Teleskop-Stoßdämpfer (vorn innerhalb der Schraubenfedern, hinten schräggestellt), Reifen 6,40–13, Schneckenrollen-Einzelradlenkung, hydraulische Bremsen (vorn Duplex), Bremsfläche 942 cm², Seilzug-Handbremse auf Hinterräder.



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2750 mm, Spur 1341/1372 mm, Bodenfreiheit 196 mm, Außenmaße 4710 × 1760 × 1600 mm, Drehkreis 12 m, Eigengewicht vollgetankt 1240 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0 bis 50 km/st
II. Gang	0 bis 90 km/st
III. Gang	ab 10 km/st
Höchstgeschwindigkeit	140 km/st

Steigfähigkeit

I. Gang 41%, II. Gang 21%, III. Gang 11%

Beschleunigung

0 bis 70 km/st	10,5 sec
0 bis 90 km/st	17,5 sec
0 bis 110 km/st	30,0 sec

Verbrauch

bei 90 km/st	10 Liter/100 km
bei 120 km/st	13 Liter/100 km
Normverbrauch	9,8 Liter/100 km
Testverbrauch	12,8 Liter/100 km

Leistungsgewicht

fahrfertig	17,5 kg/PS
voll belastet	23,2 kg/PS

PREISE

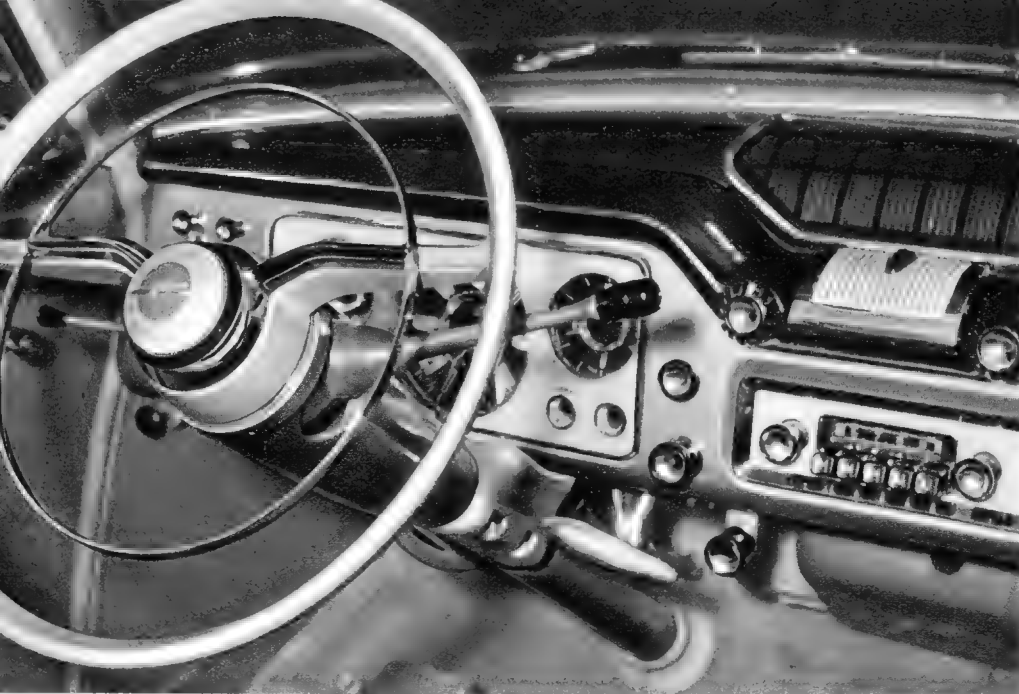
Limousine viertürig	DM 8990.—
zuzüglich Heizung	DM 160.—

Sonderausstattung

Blaupunkt-Autosuper A 353 (KW, MW, LW)	DM 393.—
Blaupunkt Autosuper A 453 (UKW, MW)	DM 453.50
Philips-Autosuper ND 541 V (UKW, MW, LW)	DM 421.50
Kühlerjalousie	DM 57.30
automatische Kühlerjalousie	DM 181.—
Zweifarben-Lackierung	DM 175.—
Weißwandreifen	DM 92.—

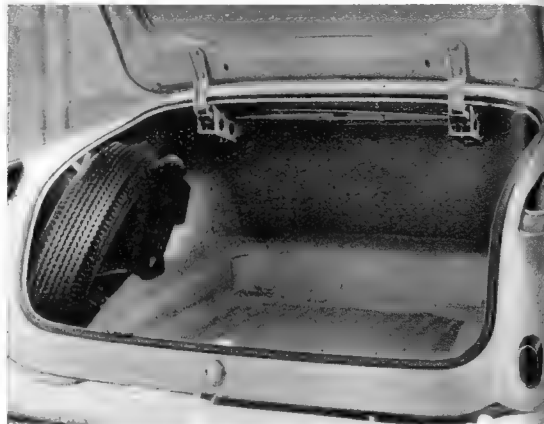
Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 450.—
Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr	DM 340.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 404.— + 5%



lich sein mag, den nichtsdestotrotz eine Firma wie Opel u. E. gar nicht nötig hat: die gesonderte Berechnung der serienmäßig eingebauten Heizanlage mit 160 DM. Wir sind der Ansicht, daß bei jedem Wagenmodell der offizielle Listenpreis die komplette Normalausstattung beinhalten sollte. Die Opel-Heizung selbst ist im übrigen eine wirklich feine Sache. Sie ist wahlweise auf Frisch- oder Umluft einstellbar, wobei in letzterem Falle lediglich die im Wagen schon befindliche Luft umgewälzt und dementsprechend rascher erwärmt wird. Zu der Anlage gehört ein zweistufiges Gebläse. Sie wird mittels senkrechter Führungen links am Armaturenbrett bedient, wobei man den Luftstrom je nach Bedarf mehr zur Windschutzscheibe oder mehr in den Fußraum leiten, außerdem natürlich auch die Temperatur wunschgemäß variieren kann. So hat man im Winter ein angenehm geheiztes Auto, und auch bei Sommerhitze braucht man nicht wie in einem Brutkasten spazierenzufahren, alldieweil jederzeit ein frisches Lüftchen — ohne Zug — zur Verfügung steht.

Nicht nur bezüglich der Heizung kann man die erfreuliche Feststellung treffen, daß der



wird, deren höchster Ehrgeiz darin liegt, schnelle Runden um den Nürburgring immer noch ein paar Sekunden herunterzudrücken, sondern für solche, die ein größeres, bequemes, wirtschaftliches und dabei auch repräsentatives Automobil haben wollen. Auf fahrerische Zaubereien pflegen solche Kunden nicht den geringsten Wert zu legen — und sie haben von ihrem Standpunkt aus recht. Trotzdem muß der Tester hier so viel wie möglich fordern, damit auch der unbedarfte Alltagsfahrer in Notfällen, die ihm jeden Moment und unvermutet begegnen können, noch gewisse Reserven in seinem Auto hat. Die Hinterräder des Testwagens waren allerdings auf unseren ausdrücklichen Wunsch hin mit Winterreifen versehen worden, die zwar bei Schneewetter äußerst nützlich sind, auf trockener oder regennasser Straße jedoch die Fahreigenschaften jedes Wagens fühlbar beeinträchtigen.

Typisch für den Kapitän ist schon von jeher die sehr leichtgehende Lenkung. Das gilt auch heute noch, obgleich sie inzwischen nicht mehr gar so hoch übersetzt ist. 3½mal muß man das große Lenkrad (440 mm Durchmesser) von Anschlag zu Anschlag drehen. Die Rückstellkraft der Lenkung ist so groß, daß sie nach rascher Kurvenfahrt die Vorderräder sogar leicht über die Geradeausstellung hinaus gern etwas in die Gegenrichtung ausschlagen läßt. Auch da ist eine gewisse Aufmerksamkeit geboten.

Als sehr angenehm empfanden wir wiederum die Bremsen, die weich einsetzen und effektvoll wirken. Dabei erfordert das Pedal verhältnismäßig geringen Druck, ebenso übrigens auch der Kupplungshebel. Die Handbremse, deren gut gestalteter Pistolengriff richtigerweise rechts neben der Lenksäule liegt, ist jedoch nur als Feststellbremse zu gebrauchen. Vorbildlich groß sind die mit Blinkern und Bremsleuchten kombinierten Schlußlichter. Das ausgezeichnete Scheinwerferlicht wird bei Nachtfahrten dankbar empfunden.

Der eminent leise Motor, das fast unhörbare Getriebe, die reichliche Verwendung von Gummi - Elementen bei der Vorderradaufhängung und der Hinterachse sowie bei der Lagerung des Triebblocks, die Aufhängung der Auspuffanlage an Gummiringen, die völlige Geräuschlosigkeit und weitgehende Dröhnfreiheit der Karosserie tragen maßgebend dazu bei, daß es sich im Kapitän sehr angenehm fährt. Dazu kommt aber auch seine Geräumigkeit, seine Bequemlichkeit und die bemerkenswert reichhaltige Ausstattung.

Mit einer Ellbogenbreite von 1430 mm vorn und 1460 mm hinten sowie einer Kopfhöhe von 950 mm vorn und 890 mm hinten ist dieses Auto ein echter Fünf- bis Sechssitzer. Die Polster, durchweg mit Schaumgummiauflage versehen, sind hübsch bezogen, man sitzt darauf sehr weich und bequem, nur dürften sie für längere Strecken vielleicht ein wenig tiefer sein. Außerdem wäre der Fahrer manchmal für einen besseren seitlichen Halt dankbar, wie ihn beispielsweise vorklappbare Armlehnen bieten könnten. Auf dem Rücksitz übrigens ist eine solche vorhanden, wie Opel überhaupt den Mitfahrern im Fond zuliebe viel getan hat. Sie können sich an kräftigen Ledergurten („Manteltauen") festhalten, und mit dem Ascher wird aus der Vordersitzlehne ein zweiter Zigarettenanzünder — im Armaturenbrett befindet sich ebenfalls einer — vorgeklappt. Zwecks zugfreier Entlüftung stehen hinten wie vorn Schwenkfenster zur Verfügung und hinter dem Rücksitz hat man eine große Ablage. Die Armstützen an allen vier Türen sind als Ziehgriffe ausgebildet. Die Türen selbst, vorn angelenkt, bieten von allen Seiten und zu allen Sitzen einen denkbar guten Einstieg; natürlich werden sie durch Arretierungen offengehalten. Beide Vordertüren sind schließbar und beide betätigen die automatische Innenbeleuchtung. Für den ganzen Wagen braucht man nur einen einzigen Schlüssel, der für den Zünd-Anlaßschalter ebenso paßt wie für die Türen, den Kofferdeckel und den Handschuhkasten. Tür- und Kofferschlösser haben Federdeckel, die dem Eindringen von Wasser und damit dem Einfrieren vorbeugen.

Auch wenn man einen Kapitän für weitere Reisen voll besetzt, können alle Mitfahrer guten Gewissens mit halbwegs normalgroßen Koffern anrücken: im Gepäckraum ist wirklich eine Menge Platz, man hält es zunächst kaum für möglich, was da alles hineingeht. Links seitlich steht darin auch das Reserverad, an sich richtig untergebracht, aber unbegreiflicherweise steht es so, daß man es abnehmen muß, wenn man seinen Luftdruck kontrollieren will, was sich doch immerhin von Zeit zu Zeit empfiehlt. Wir würden noch gar nichts sagen, wenn die Befestigung wenigstens mittels einer ohne Werkzeug zu lösenden großen Flügelschraube erfolgte.

Ungehinderte Sicht nach allen Seiten gewährt die praktisch rundum verglaste Limousine. Auf den zusätzlichen Außenspiegel möchten wir freilich auch beim Kapitän nicht verzichten, und außerdem würden wir uns hinter einer Windschutzscheibe aus Verbundglas wohler fühlen. Wenn man vielleicht auch noch die Scheibenwischer parallel laufen ließe, dann brauchten wir im nächsten Opel-Test nicht wieder alle diese kleinen, eigentlich doch gar nicht mehr zeitgemäßen Bemängelungen zu wiederholen. Und das wäre uns sehr lieb.

Noch so ein kleiner Schönheitsfehler ist da, der zwar der verkaufspolitischen „Optik" dien-

Kapitän trotz seines verhältnismäßig niedrigen Preises hervorragend ausgestattet ist. Gerade in diesem Punkt pflegen bekanntlich manche Automobilfabriken zu sparen, wenn sie ein „billiges" Modell herausbringen wollen. Der Kapitän ist da eine rühmliche Ausnahme. Man braucht sich beispielsweise nur das elegante, ja fast pompöse Armaturenbrett anzusehen, das nicht nur zweckmäßig, sondern auch wirklich hübsch gestaltet ist. Die Instrumente, ein großer Tachometer (beim Testwagen etwa 6 Prozent Voreilung), eine genau gehende Achttage-Uhr, Benzinstand-Anzeiger und Fernthermometer, liegen gut im Blickfeld des Fahrers, ebenso sind die erfreulich großen Kontrolleuchten, sowie die sonstigen Bedienungsknöpfe übersichtlich angeordnet. Auch das aparte Zweispeichenlenkrad mit verchromtem Signalring paßt gut dazu. Unter diesem liegt rechts der Hebel für das außerordentlich leicht und weich schaltbare Dreiganggetriebe und links der Blinkerschalter mit automatischer Rückstellung.

Wir dürfen abschließen. Wir haben uns bemüht, die guten und die weniger guten Eigenschaften des Kapitän gewissenhaft zu schildern. Daß man auch letztere in keiner Weise zu beschönigen braucht, ist uns allein schon sympathisch. Sie können nämlich dem in summa positiven Gesamturteil keinen Abbruch tun. Es wäre auch geradezu lächerlich, wenn wir zu einem anderen Ergebnis kämen. Rund 50 000 Käufer haben sich bisher für den neuen Kapitän entschieden, sie sind, wie wir wissen, größtenteils damit äußerst zufrieden. Wollte da jemand im Ernst behaupten, ein Neun- oder Zehntausend-DM-Auto, das nicht wirklich gut wäre, würde sich derart erfolgreich durchsetzen? Übrigens kennen wir passionierte Autonarren, die schon die ausgefallendsten Apparate ihr eigen nannten. Sie fahren heute einen Kapitän und sind damit glücklich. Wir können dies gut verstehen.

Werner Oswald

Westdeutsche Personenwagen-Produktion								
	1945—1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Volkswagen	20 164	19 127	46 590	82 399	93 575	114 348	151 323	202 174
Opel-Olympia	20	5 762	20 170	41 341	40 154	43 976	79 866	103 983
Opel-Kapitän	—	266	7 820	18 649	21 746	22 757	9 251	44 259
Ford-Taunus	—	182	11 109	24 443	27 059	30 693	35 888	42 631
M. B. 170er-Typen	612	4 608	17 160	33 906	38 294	23 447	24 567	6 872
M. B. 180/180 D	—	—	—	—	—	—	4 373	35 838
DKW-Meisterklasse	—	—	—	1 540	14 975	25 808	14 859	2 293
DKW-Sonderklasse	—	—	—	—	—	—	9 545	33 023
Lloyd 300/400	—	—	—	1 562	4 807	9 917	16 184	29 249
Borgward 1500/1800/1800 D	—	—	1 108	8 744	8 616	7 076	5 622	1 881
Borgward-Isabella	—	—	—	—	—	—	—	11 150
Goliath GP 700	—	—	—	849	5 222	5 662	4 955	9 175
Mercedes-Benz 220	—	—	—	—	3 828	10 343	3 725	4 651
BMW 501	—	—	—	—	—	49	1 592	3 410
BMW 502	—	—	—	—	—	—	—	186
Porsche 356	—	—	—	335	1 112	1 303	1 978	1 934
NSU-Fiat 500 C	—	—	—	1 047	1 782	4 275	2 568	1 760
Mercedes-Benz 300	—	—	—	—	48	3 034	2 310	1 455
NSU-Fiat 1100	—	—	—	—	—	—	881	1 344
Champion 250/400/500	—	—	—	106	890	1 271	1 941	304
Borgward 2400	—	—	—	—	—	96	670	216
NSU-Fiat 1400/1900	—	—	—	2	516	746	403	165
Gutbrod-Superior	—	—	—	560	3 135	2 552	1 424	55
	20 796	29 945	103 957	215 483	265 759	307 353	373 925	538 008
Messerschmitt KR 175	—	—	—	—	—	—	1 609	8 644

Fly to Hamburg - and drive through Europe!

Man muß es den Amerikanern lassen: Sie verstehen ihr Geschäft. Das Geschäft, das wir hier meinen, ist die Sehnsucht vieler US-Amerikaner nach good old Europe, aus dem die Vorfahren irgendwann einmal ausgewandert sind. Und Jimmy oder Ted, die in den letzten Jahren als Soldat in Europa waren, möchten auch gerne wieder einmal nach Heidelberg oder Wien, Florenz oder Paris. So wird in tausenden von amerikanischen Familien für den kommenden Sommer eine Europa-Reise geplant.

Nur einen Haken hat diese Reise: wenn man zu Hause einen Chevrolet oder einen Buick hat, dann fällt es schwer, sich mit 20 oder 30 anderen Reisenden in einen Omnibus quetschen zu lassen. Mit den unmodernen europäischen Eisenbahnen ohne Salon- und Aussichtswagen zu reisen, ist sowieso kein Vergnügen. Das Mitnehmen des Chevi oder des Ford kostet aber eine Stange Dollars. Das ist ein damned Engpaß der Reiseplanung.

Und hier beginnt das Geschäft. Seine Erfinder heißen AUTOURIST, sie chartern ihre eigenen Flugzeuge und in Hamburg oder Kopenhagen, wohin die Flüge gehen, stehen tadellose Volkswagen bereit, um den Europareisenden einen dreiwöchigen Trip durch den Kontinent zu ermöglichen. „Transatlantic by Air — trough Europe by Volkswagen" heißt der Werbeslogan der Gesellschaft auf einem hübschen, bunt gedruckten Prospekt mit einer — natürlich, wie könnte es anders sein? — Ansicht von Heidelberg und einem VW am Ufer des romantischen Neckars. Der Preis steht gleich dabei: 3 Wochen Europa-Trip einschließlich Hin- und Rückflug kostet 575 Dollars, Versicherung, Grenzpapiere, Landkarten usw. usw. einbegriffen. In deutsches Geld umgerechnet sind das zwar rund DM 2400.—, am amerikanischen Einkommens-Niveau gemessen ist es jedoch weniger als die Hälfte.

Die Frage: warum gerade Volkswagen, wo die Amerikaner doch ihre gewaltigen Straßenkreuzer gewöhnt sind, beantwortet die Gesellschaft in ihrem Prospekt selber: „Es ist ein hübscher Volkswagen vom neuen Modell, der meistgekaufte Wagen in Europa wegen seiner Wirtschaftlichkeit und seiner unbedingten Zuverlässigkeit."

Auch die in dem Prospekt aufgenommenen Zuschriften von Autourist-Kunden sind ein einziges Loblied auf den VW. So schreibt eine Dame: „Wir sind ganz verrückt auf den Volkswagen. Wir fuhren 6000 Meilen in fünf Wochen und hatten niemals und in keinem Falle Ärger mit dem Wagen und fanden ihn überraschend geräumig und komfortabel. Unser amerikanischer Wagen erscheint uns jetzt wie ein Monstrum ..."

Außer dem VW „Deluxe Sedan" mit und ohne Schiebedach vermietet die Gesellschaft auch den VW-Achtsitzer. Natürlich können die Wagen auch für länger als nur drei Wochen gemietet werden, zu Preisen, die durchaus im Rahmen des Üblichen liegen.

Keine üble Idee, nicht wahr? Und nun kommt die große Überraschung: es sind gar keine Amerikaner, die sich diese Sache haben einfallen lassen, sondern — Dänen. In Hamburg entstand schon vor längerer Zeit die Firma AUTOURIST Kristensen & Co. K. G., die ausschließlich Volkswagen an skandinavische Touristen für deren Urlaubsreisen durch Europa vermietete. (Die vielen VW mit Hamburger Kennzeichen und einem dänischen oder norwegischen Fähnchen ... das waren sie!) Diese Geschichte war so glänzend eingeschlagen, daß man bei AUTOURIST auf die Idee kam, sie auf amerikanische Touristen auszudehnen, — mit gutem Erfolg, wie man uns berichtet. Nicht zuletzt deshalb, weil die Preise von AUTOURIST einschließlich VW niedriger liegen als die reinen Flugpreise anderer Luftfahrtlinien. *-cow-*

Die Preisänderung

Den Festeingebaute-Heizungs-Extraberechnern gewidmet



Der Stern

von

Untertürkheim



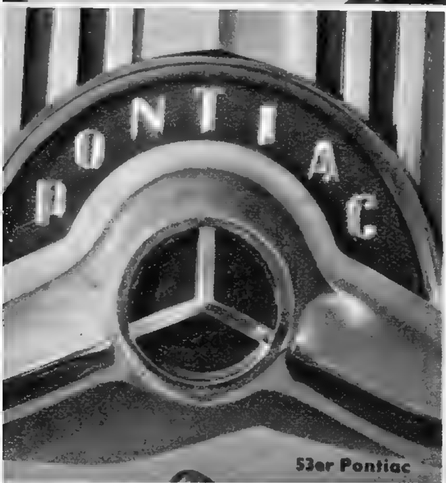
51er Lincoln



51er Studebaker



53er Studebaker



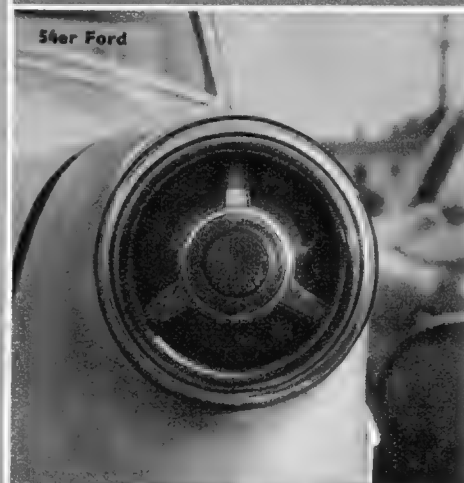
53er Pontiac



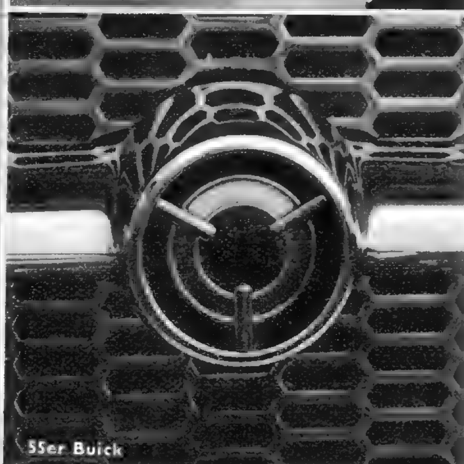
55er Oldsmobile



53er Studebaker



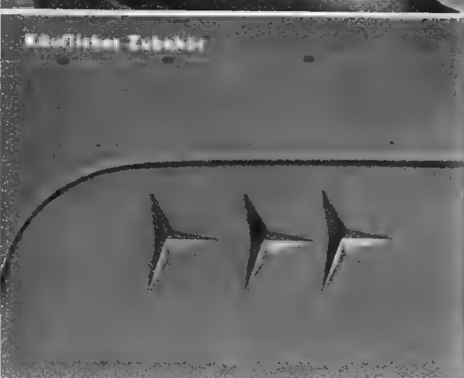
54er Ford



55er Buick



Lewyt-Staubsauger



Käufliches Zubehör

Der Ursprung des Mercedes-Sterns liest sich in einer Veröffentlichung der Daimler-Benz wie eine sentimentale alte Sage: „Als Gottlieb Daimler erstmals ein Bild des Hauses an der Mülheimer Straße in Deutz erhielt, in dem er von 1873 bis 1882 wohnte und von dem aus er seine Gedanken um einen schnellen und leichten Benzin-Motor bis zur endlichen Verwirklichung in Cannstatt vorantrieb, zeichnete er über diesem Haus einen Stern ein und antwortete seiner befremdet fragenden Frau: Von hier aus wird ein Stern aufgehen, und ich will hoffen, daß er uns und unsern Kindern Segen bringt."

Als viele Jahre später — 1909 — über die Schaffung eines Warenzeichens für alle Fabrikate der Daimler-Motoren-Gesellschaft beraten wurde, erinnerten sich die Daimler-Söhne Paul und Adolf der väterlichen Prophezeiung. Das Werk ließ feststellen, ob „ein weiß emaillierter, dreizackiger, plastischer Stern für gewerblichen Musterschutz noch frei sei". Von frei konnte keine Rede sein, denn nicht weniger als 31 Firmen führten bereits zu jener Zeit einen Stern als Warenzeichen, gar nicht zu reden von der koptischen Kirche in Äthiopien, für die der Dreizackstern seit 2000 Jahren die Heilige Dreieinigkeit repräsentierte; wie denn überhaupt der dreizackige Stern seit uralter Zeit ein immer wieder auftauchendes Symbol in der menschlichen Kunst darstellt.

Aber weder das eine noch die 31 andern konnten den Daimler-Vorstand abhalten, den Stern in Verbindung mit Mercedes zum Musterschutz anzumelden, und zwar sowohl einen Dreizack- wie einen Vierzackstern. Im Juni 1911 wurden die beiden Daimler-Sterne registriert, durchliefen im Lauf der Jahre noch einige Mutationen, wobei der Vierzackstern still in der Versenkung verschwand, bis sich 1937 aus den verschiedensten Formen die heutige — und vermutlich endgültige — Ausführung herauskristallisierte. Soviel zur Geschichte des Mercedes-Sterns. Und hier nun unser amerikanischer Mitarbeiter:

Vier Jahrzehnte lang ließ die automobilistische Welt respektvoll die Hände von diesem besonderen Symbol des Automobilbaues. Erst 1949, als USA-Dollars es der Daimler-Benz ermöglichten, ihre Produktion wieder auszuweiten, glaubte eine Reihe amerikanischer Stylists, ein solch schönes und dekoratives Ornament der amerikanischen Öffentlichkeit nicht vorenthalten zu sollen. Ganz sachte wurde 1949 der dreizackige Stern den Heckleuchten des Lincoln appliziert. Dann wurde er lärmend vorn und hinten auf den Sabre geklebt. Ford folgte mit dreizackgeschmückten Park- und Heckleuchten. An Pontiacs wurde der Stern verschwenderisch benutzt, um Instrumentenbrett und Kofferdeckel zu schmücken. Studebaker verwendete eine Andeutung von ihm am 49er Modell und kehrte ihn dann 1952 um, vermutlich einem tiefen schöpferischen Impuls zufolge. Buick arbeiteten ihn in ihr rot-weiß-blaues Warenzeichen, und die Ford-Lastwagen folgten wiederum der Studebaker-Inversion. Dann brachte Ford ihn auf den Kühlergrill, Studebaker auf die Radkappen. Ebendorthin versetzte ihn Oldsmobile bei den 55er Modellen. Selbst das Wappenschild der General Motors-Luftflotte sieht wie ein auf die Seite gelegter Mercedes-Stern aus. Schließlich belieferten die Hersteller von automobilen Kinkerlitzchen Zubehörläden von Küste zu Küste mit Dreizacksternen, die man überall ankleben kann.

Es war wie eine Panik. Was einstmals das eifersüchtig gehütete und allerorts anerkannte Symbol der ältesten Automobilfabrik der Welt war, wurde zum vielverwandten Klischee einfallsloser Industrial Designers. Das Emerson-Radiomodell 808 wurde rund um den Dreizackstern aufgebaut. Die Fedders-Klimaanlage übernahm ihn als Warenzeichen, und kürzlich erschienen die Staubsauger von Lewyt mit Rädern, die auf den ersten Blick wie Radkappen vom Mercedes 540 K aussehen.

Natürlich macht das alles nicht viel aus. Doch als schwache Stimme im Tollhaus der Kunststoff-Epoche möchte ich vorschlagen, dem Dreizackstern seinen angestammten Platz zu lassen: auf den Fahrzeugen der Pionierfirma der Autoindustrie, deren Warenzeichen die eigene Schöpfung Papa Daimlers ist — jenes Mannes, der die Welt ins automobile Zeitalter riß.

Griffith Borgeson

Ford zahlt Arbeitern Jahresgehälter!

Die Ford Motor Company, Detroit, USA, wird nächsten Monat die größte Veränderung in der Automobilwirtschaft der Welt veranlassen. Als erste größere amerikanische Firma will Ford seinen Arbeitern ein jährliches Gehalt garantieren. Damit beginnt ein völlig neues Kapitel in der amerikanischen Schwerindustrie. Es bedeutet, daß die anderen Firmen das gleiche werden tun müssen. Es bedeutet, daß Stücklohn und Tageslohn, bisher ein wesentlicher Teil der amerikanischen Wirtschaft, aufgelassen werden, es bedeutet aber auch, daß Arbeitskosten in der gesamten amerikanischen Industrie neu berechnet werden müssen — Preise werden dementsprechend korrigiert werden.

Der Entschluß von Henry Ford II ist so ungewöhnlich wie der seines Großvaters, als dieser einen 5-Dollar-Mindestlohn pro Tag versprach und die Finanzräte in USA den Ruin des Landes voraussagten. Kein Zweifel, daß Fords Entschluß Rückwirkungen auf die Industrie haben wird. Der Produzent ist nunmehr mit feststehenden Unkosten beladen, welche er in guten oder schlechten Zeiten einfach nicht reduzieren darf. Das Ausschütten von erhöhten Dividenden im günstigen Falle oder eine Erhöhung der Preise in schlechten Zeiten werden wohl die einzig mögliche Antwort sein. Ford wußte übrigens von einem Plan der Gewerkschaften, eine ähnliche Idee vorzuschlagen, es ist aber bisher nie dagewesen, daß eine Firma ohne direkten Druck eine derartige Begünstigung der Angestellten allein durchgeführt hat.

Herbert G. Schwarz

*

Mit Autos nach Frankreich

- aber Deutsche bleiben zu Hause

Die amerikanische Armee hat für den Fall eines Atomkrieges einen Plan zur raschen Evakuierung der amerikanischen Familien aus den Zielräumen in Westdeutschland aufgestellt. Der Evakuierungsplan, der während der Berliner Blockade zum erstenmal ausgearbeitet und bei Ausbruch des Koreakrieges ergänzt wurde, sieht vor, alle Zivil-Amerikaner sowie die in Westdeutschland lebenden Frauen und Kinder amerikanischer Soldaten über den Rhein nach Frankreich in Sicherheit zu bringen. Alle amerikanischen Privatwagen müssen sich an dem Massentransport beteiligen. Den amerikanischen Zivilisten ist es verboten, Deutsche mitzunehmen.

In der Anweisung der amerikanischen Armee, die allen in Westdeutschland lebenden amerikanischen Zivilisten zugestellt wurde, wird betont, daß der Evakuierungsplan möglicherweise „unter gefährlichen und schwierigen Bedingungen zu jeder Jahreszeit" durchgeführt werden muß. Der Plan sei allerdings nur eine routinemäßige Angelegenheit und nicht „durch irgendeine Entwicklung der gegenwärtigen internationalen Lage" beeinflußt. Im einzelnen sieht er vor, daß bei Kriegsausbruch 15 Minuten lang die Sirenen heulen. Die amerikanischen Zivilisten haben sich daraufhin in ihren Autos oder zu Fuß mit einem Minimum an Gepäck zu bestimmten Sammelpunkten zu begeben. Von den Sammelpunkten aus werden die Zivilisten in Geleitzügen unter militärischer Kontrolle zu nicht bekanntgegebenen „Zufluchtsorten" geschafft. In der Anweisung wird betont, daß den amerikanischen Zivilisten nach Verlassen der Sammelpunkte eine „lange und anstrengende Autoreise" bevorstehe. Es wird daher empfohlen, rechtzeitig ein Fluchtgepäck bereitzuhalten.

ap

*

Investition am falschen Ort

Im Zuge ihrer Maßnahmen, durch innerbetriebliche Rationalisierung das jährliche Defizit zu senken, hat sich jetzt die Deutsche Bundesbahn dazu entschlossen, auf einigen unrentablen Streckenabschnitten die bisher dort eingesetzten Nahgüterzüge einzustellen. Statt dessen sind als Ersatz neue Lastzüge angekauft worden, die die Verkehrsbedienung über die Straße vornehmen sollen. Die durch diese Umorganisierung erzielbaren Einsparungen sollen bei den in Betracht kommenden Strecken jeweils bis zu 100 000 DM jährlich betragen.

Es ist zwar erfreulich, wenn nun die Bundesbahn einen Weg zur Verbesserung ihrer Ertragslage beschreitet, den ihr Fachleute seit vielen Jahren vergeblich empfohlen haben. Was an diesen Maßnahmen jedoch nicht richtig sein kann, ist die Investition in Gestalt von neuen Lastzügen. Es hätte hier näher gelegen, die in großer Zahl vorhandenen Bundesbahn-Lastzüge auf diesen Strecken einzusetzen, zumal ein großer Teil von ihnen bei ihrem bisherigen Einsatz parallel zur Schiene läuft und somit eine Konkurrenz im eigenen Betrieb darstellt. Außerdem steht der zusätzliche Einsatz von schweren Lastzügen diametral entgegengesetzt zu den Bemühungen des Bundesverkehrsministers, den Umfang des Lastwagenverkehrs zu begrenzen.

Es sei hier auch nochmals auf das Beispiel der französischen Staatsbahnen hingewiesen. Dort hat man auch unrentable Strecken stillgelegt, die anfallenden Verkehrsgüter wurden hier aber an gewerbliche Transportunternehmen abgegeben, die vertraglich zur Übernahme auch der „gemeinwirtschaftlichen" Lasten verpflichtet wurden. Seitdem können beide Verkehrsträger von dieser Strecke leben: Der Unternehmer verdient (denn sonst würde er sich auf diese Verträge nicht einlassen) und die Bahn erhält ihre Konzessionsgebühr.

ZAV

*

Führerschein verloren - zu Fuß gehen!

Wer seinen Führerschein nicht greifbar hat, darf nach einer neuen Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle kein Kraftfahrzeug führen. Ein Autofahrer war der Polizei bei einer Verkehrskontrolle aufgefallen, weil er erheblich Alkohol getrunken hatte. Das trug ihm nicht nur eine Anzeige ein, die Polizisten stellten auch seinen Führerschein sicher. Bevor aber der Amtsrichter im Strafverfahren endgültig darüber entscheiden konnte, ob der Führerschein eingezogen werden mußte, fuhr der Angeklagte schon wieder mit seinem Wagen herum.



Herr Schmitz: „Diese lächerlich breiten amerikanischen Autos!"
Mister Smith: „Diese lächerlich schmalen deutschen Straßen!"
(Aachener Rundschau)

Er wurde dieses Mal wegen „Fahrens ohne Führerschein" verurteilt, obwohl er seine Fahrerlaubnis wenige Wochen später von der Polizei zurückerhielt. Sein Verteidigungsargument, zu der fraglichen Zeit sei ihm ja der Führerschein nicht aberkannt gewesen, die Erlaubnispapiere seien lediglich bei der Polizei hinterlegt gewesen, fand bei den Richtern des Oberlandesgerichts Celle kein Gehör. Diese stellten vielmehr fest (Ss 815/53), daß auch der Kraftfahrer, der seine Fahrerlaubnis verloren habe oder dem sie gestohlen worden sei, sich nicht ans Steuer setzen dürfe. Daraus sei zu schließen, daß auch der Autofahrer nicht fahren dürfe, der bei der Polizei den Führerschein für längere Zeit habe abgeben müssen.

Ergänzend hierzu halten wir folgende Ausführungen des Stuttgarter Amtes für öffentliche Ordnung für interessant:

Wer ein Kraftfahrzeug führt, ohne im Besitz des Führerscheins zu sein, macht sich eines Vergehens schuldig, und zwar auch dann, wenn der Führerschein von der Polizei- oder Verwaltungsbehörde nicht eingezogen wurde, sondern z. B. tags zuvor verlorenging. Besitz in diesem Falle ist im Sinne des § 854 des Bürgerlichen Gesetzbuches zu verstehen, d. h. wer die tatsächliche Gewalt über eine Sache ausübt. Der Besitz des Führerscheins liegt also nicht mehr vor, wenn dieser verlorenging. Wer in diesen Fällen ein Kraftfahrzeug weiter benützt, verstößt gegen § 24 Abs. 1 Ziff. 1 des Straßenverkehrsgesetzes.

Besitzt jemand den Führerschein, hat ihn aber während der Fahrt nicht bei sich, dann liegt nur eine Übertretung nach § 4 Abs. 2 in Verbindung mit 71 der Straßenverkehrszulassungsordnung vor; der Besitz des Führerscheins muß jedoch nachträglich nachgewiesen werden.

Wer keine Kenntnis davon hat, daß er den Führerschein nicht mehr besitzt, d. h. wer den Verlust oder die Vernichtung noch nicht bemerkt hat, besitzt zwar objektiv den Führerschein nicht mehr, kann jedoch den Strafausschließungsgrund des „Irrtums" gemäß § 59 des Strafgesetzbuches in Anspruch nehmen, soweit er die Unkenntnis nicht fahrlässig verschuldet hat.

Ein Kraftfahrzeugführer, der seinen Führerschein verloren hat, erhält auf Antrag sofort dann einen Ersatzführerschein, wenn er bei Antragstellung eine Verlustmeldung des für seinen Wohnsitz zuständigen Polizeireviers bzw. der Ortspolizeibehörde vorlegt und der verlorengegangene Originalführerschein bei der gleichen Behörde, bei der die Ersatzausfertigung beantragt wird, ausgefertigt wurde. Ist letzteres aber nicht der Fall, so muß vor Entscheidung des Antrags bei der Ausstellungsbehörde des verlorengegangenen Führerscheins ein Listenauszug über die seinerzeitige Erteilung der Fahrerlaubnis eingeholt und angefragt werden, ob gegen die Aushändigung des Ersatzführerscheins irgendwelche Bedenken bestehen. Dies kann in dringenden Fällen und bei Übernahme der Kosten telegraphisch erledigt werden. Im übrigen geht die dadurch eintretende Behinderung in der Führung eines Kraftfahrzeuges zu Lasten des Antragstellers.

gez. Weber, Direktor

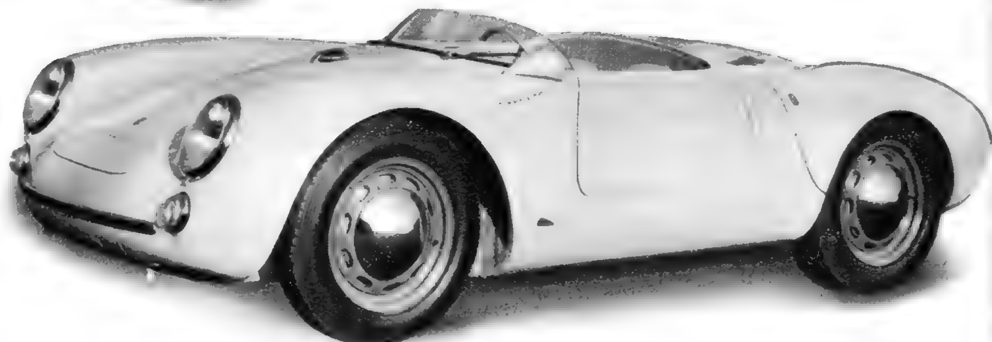
G…

AUT…

Im Janua…



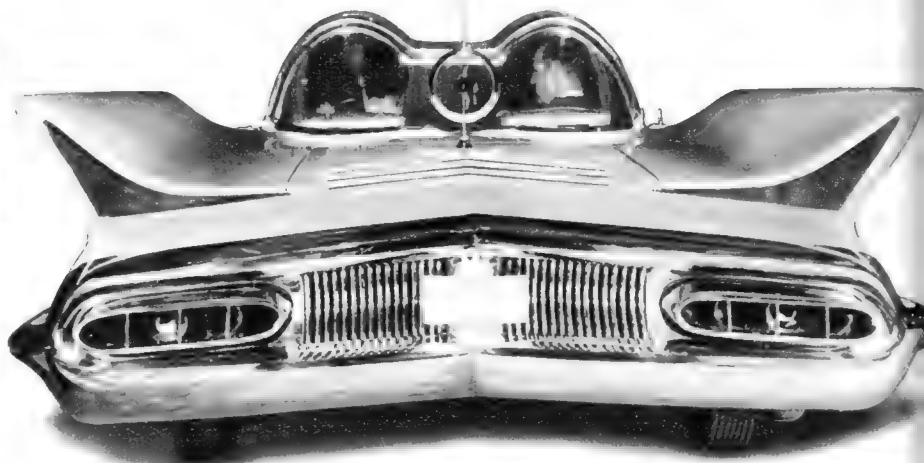
Borgward's „Isabella" ist ab sofort auch als wirklich elegantes Cabriolet (Karosserie Deutsch, Köln) lieferbar. Es hat, wie die Limousine, den 60 PS-Motor, wiegt 1040 kg und läuft 130 km/st. Der Preis stellt sich auf DM 9950.— einschließlich serienmäßig eingebauter Heizung.



Vom Porsche 550 in der endgültigen Ausführung (ohne Schwanzflossen) wird bis April eine kleine Serie von 35 Stück ausgeliefert. Sie sind alle schon verkauft, vor allem nach USA. Mit dem 110 PS-Vier-nockenwellen-Motor erreicht dieser 550 kg schwere Spyder 225 bis 230 km/st. Sein Preis: DM 24 600.—.



Immer phantastischer werden die Traumwagen der amerikanischen Autofabriken. „Futura" heißt dieser hier, den Lincoln auf einer Ausstellung in Chikago vorführte. 6 Meter ist er lang, 2,30 Meter breit und 1,30 Meter hoch. Das Bild rechts zeigt keineswegs etwa die Schnauze, sondern das Heck des ziemlich verrückten Fahrzeugs.



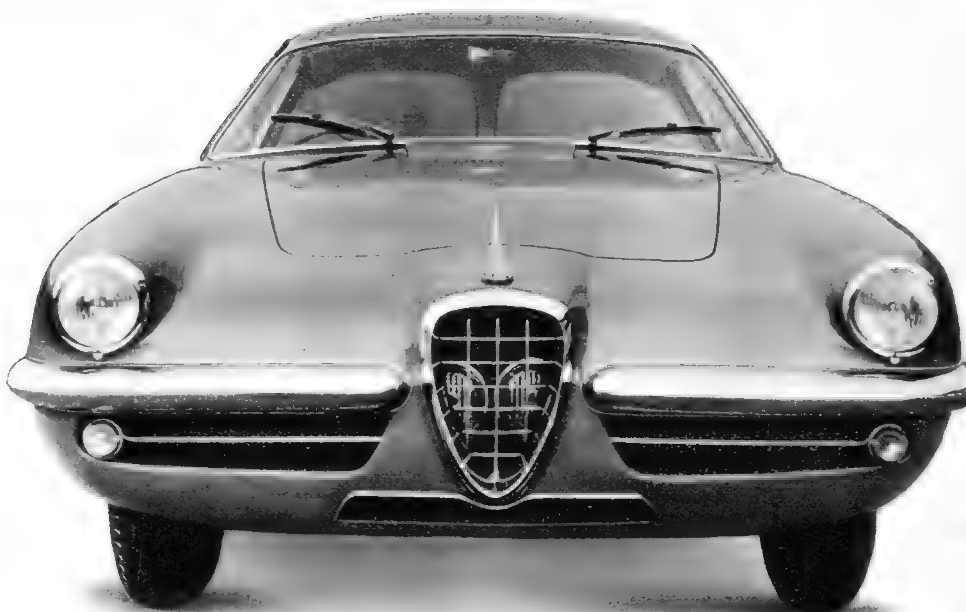


Hudson brachte seine 55er - Modelle auf den Markt. Es ist wieder eine bunte Typenreihe mit den verschiedensten Sechszylinder- und V 8-Motoren. Dies hier ist der „Wasp" (Wespe), der den Motor des bisherigen „Jet" erhalten hat. Der Rambler ist jetzt übrigens sowohl von Nash wie von Hudson lieferbar, sie unterscheiden sich nur im Markenzeichen.

nischter

-SALAT

erstmals präsentiert

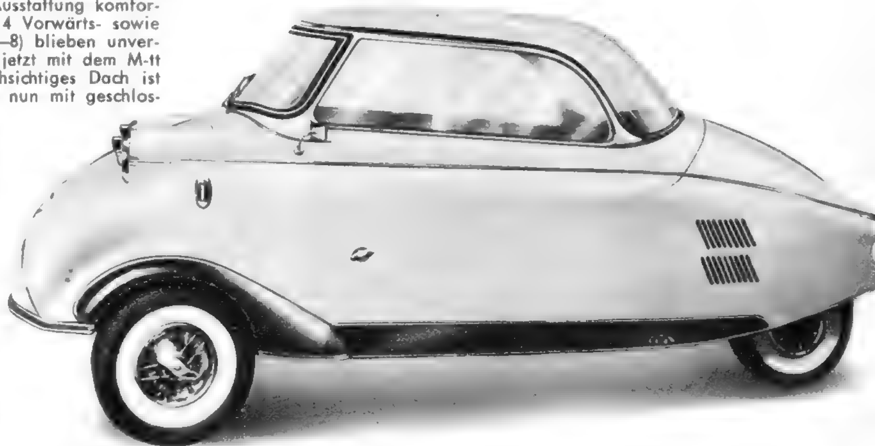




Einen 3,5 Liter Alfa Rameo-Disco Volante hat sich Argentiniens Staatspräsident Peron bei der Turiner Karosseriefirma Boano nach Maß anfertigen lassen. Für 280 km/st soll der Apparat gut sein.

KR 200 heißt der neue Kabinenroller von Messerschmitt, lieferbar Ende März. Gegenüber dem KR 175, der weitergebaut wird, ist das größere Modell in Aussehen und Ausstattung komfortabler, außerdem hat es einen gebläsegekühlten 200 ccm-Sachs-Motor mit 4 Vorwärts- sowie elektrisch geschaltetem Rückwärtsgang erhalten. Radstand und Reifen (4,00—8) blieben unverändert, Spur wurde von 920 auf 1080 mm verbreitert. 100 km/st kann man jetzt mit dem M-tt fahren. Äußerlich fällt die „Panoramascheibe" des KR 200 auf, sein durchsichtiges Dach ist abnehmbar. Innen wurde erheblich Platz gewonnen, auch der Sozius kann nun mit geschlossenen Knien sitzen. Die Federung wurde weicher, und hydraulische Stoßdämpfer hat er auch! Überraschend die Preise: KR 200 DM 2550.—, die abgebildete Exportausführung 150 DM mehr. Der KR 175 kostet mit elektrischem Anlasser nur mehr DM 2125.—, einschl. Rückwärtsgang und elektrischem Scheibenwischer DM 2195.—. Für Motorradindustrie und Rollermobilkonkurrenz sind das keine guten Nachrichten . .







Seit 1942 gab es kein serienmäßiges viertüriges Cabriolet mehr in Amerika. Buick hatte als letzte Firma ein solches geliefert und bringt es nun als erste wieder auf den Markt. Das viertürige Riviera Hardtop Cabriolet gibt es in der 236 HP Century- und in der 188 HP Spezialserie. Fotos: UP (2), Studio Schwaben (1), H. G Schwarz (2), Werkbilder (5)



Biographien alter Autos

23. Bentley 4,5 Liter-Kompressor

Nirgendwo gibt es soviel Enthusiasmus für die Erhaltung und Renovierung alter Autos wie in England, wo jetzt mehr als 200 „Veteran cars“ mit Baujahren vor 1905 in betriebsfähigem Zustand vorhanden sind. Es besteht großes Interesse für Wagen aus der Edwardianischen Epoche und bis zum Baujahr 1914. Wieder eine andere wichtige Gruppe sind die „Vintage cars“ aus den Jahren 1919 bis 1930. Fahrzeuge aus jeder dieser Gruppen werden von ausgesprochenen Enthusiasten leidenschaftlich gesammelt, und es gibt zahlreiche Spezialclubs für ihre Besitzer.

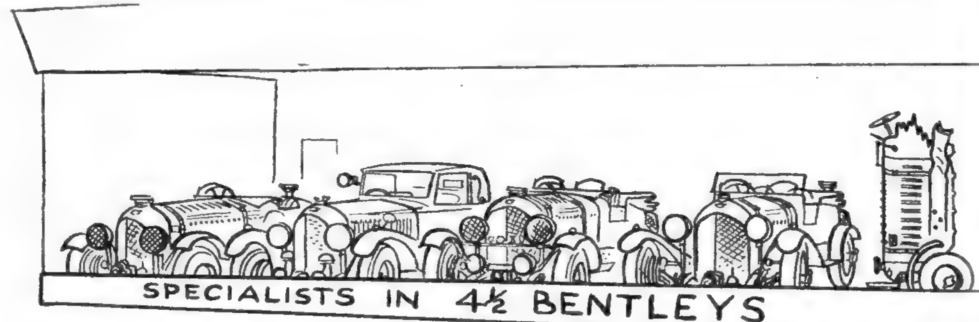
In den USA, wo man sich nicht minder für alte Autos interessiert, werden diese gewöhnlich in kleinen Privatmuseen gesammelt, und auch in Italien gibt es eine berühmte Privatsammlung dieser Art, die der Graf Carlo Biscaretti in Turin besitzt. Die Briten aber glauben, daß man mit den Veteran und Vintage cars auch fahren soll.

Die jährliche Ausfahrt des Veteran Car Club nach Brighton versammelte 1954 nicht weniger als 223 Fahrzeuge, die sämtlich in der Periode von 1886 bs 1904 gebaut wurden. Und der Vintage Sports Car Club hält in jedem Jahre eine Reihe von Rennen, Rallyes und Bergprüfungen für die Modelle von 1919—1930 ab. Andere Zentren des Enthusiasmus für alte Autos sind der Bugatti Owners Club und der Bentley Drivers' Club, und es ist in England absolut üblich, hervorragend gepflegte Exemplare dieser Wagengattungen als normale Straßenbenützer zu sehen.

Die Liebhaber der Vintage cars behaupten, daß in den Jahren von 1919 bis 1930 die besten Wagen überhaupt gebaut wurden mit Vorzügen, die in der Zwischenzeit im Automobilbau verlorengegangen sind. Und kein Fahrzeug aus dieser Zeit wird in England mehr geschätzt als der massige Bentley, der seinerzeit noch von der 1919 gegründeten Originalfirma hergestellt worden ist.

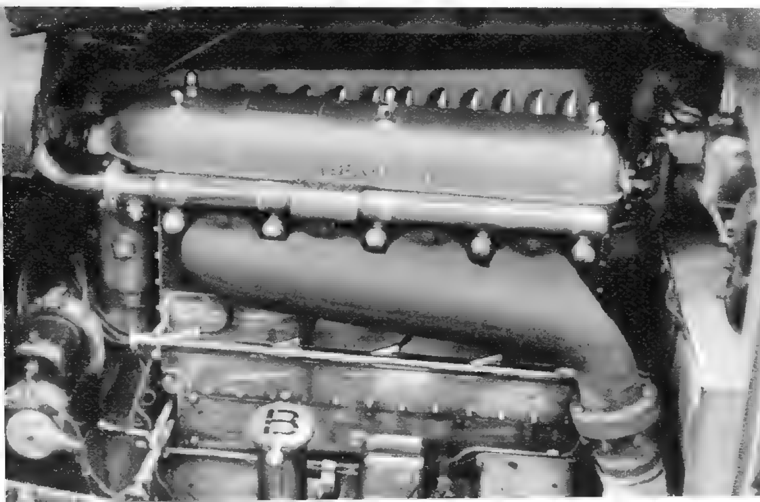
1931 geriet Bentley in Schwierigkeiten und wurde von Rolls Royce übernommen; vorher jedoch wurden dort eine Reihe berühmter und schneller Wagen gebaut, nämlich der 3 Liter, der Speed 6, der 4,5 Liter und der 8 Liter. Die Le Mans-Siege von Bentley in den Jahren 1927, 1928, 1929 und 1930 schufen jenes besondere britische Interesse an diesem Rennen, das heute noch vorherrscht. Diese Siege wurden mit den kompressorlosen 3-Liter-Vierzylinder-, 4,5-Liter-Vierzylinder- und 6,5-Liter-Sechszylinder-Modellen errungen. Viele Leute aber glauben, daß der größte und berühmteste aller Bentleys aus jener Epoche der 4,5-Liter-Kompressor sei.

Der 4,5-Liter-Motor wurde aus dem 3 Liter entwickelt und war zunächst nur für Le Mans gedacht. In seiner kompressorlosen Version lief er das erstemal 1927, gewann dann 1928 und belegte 1929 die nächsten drei Plätze hinter dem Sieger — einem 6,5-Liter-Sechszylinder-Modell.

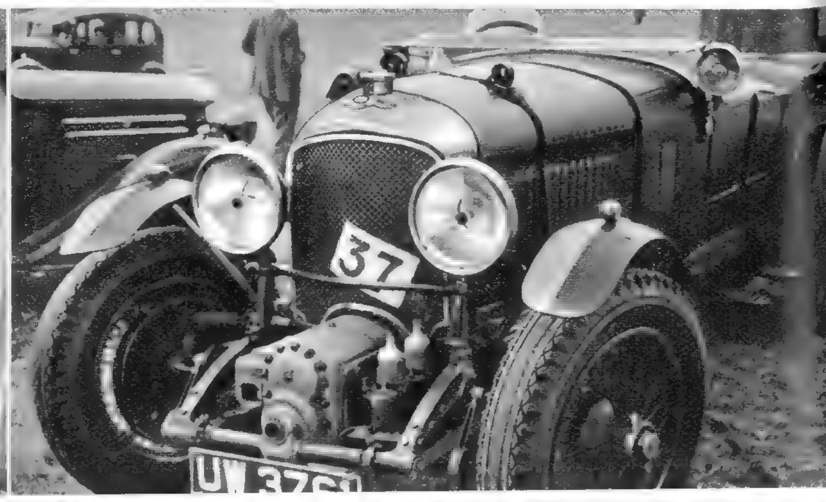


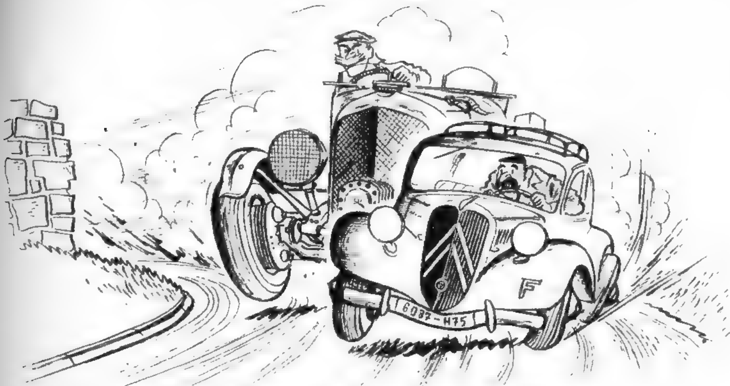
Es war ein Vierzylinder von 100 × 140 mm Bohrung und Hub mit obenliegender, über eine Königswelle angetriebener Nockenwelle und vier Ventilen pro Zylinder, die einen Winkel von 60° zueinander bildeten. Zylinderblock und -kopf bestanden aus einem Gußstück, das mit dem Leichtmetallkurbelgehäuse verschraubt war. Die Kurbelwelle lief in fünf Gleitlagern.

Der mächtige 4-Zylinder-Motor mit 140 mm Bohrung besitzt eine vornstehende Königswelle, die die obenliegende Nockenwelle antreibt. Vor der Königswelle ist der Magnet sichtbar. Fotos (2): Knatchbull



Für den Einstieg in den hohen Bentley-Sportwagen waren eigens kleine Kutschentritte vorgesehen. Trotz der an Türen, Kotflügeln usw. sichtbaren gewichtssparenden Bauweise wog das Ungetüm 2 Tonnen! Foto: Wilkins





Gepreßte Zitrone
Zeichnungen (2): Brockbank

Die Langhubmaschine mit ihrem tiefliegenden Ölsumpf war verantwortlich für die eindrucksvollen Proportionen des ganzen Fahrzeuges, dessen Chassisrahmen nicht weniger als 60 cm über dem Erdboden lag. Der Fahrer sah aus luftiger Höhe auf diese fragwürdige Welt hinab, sein Kopf war etwa 160 cm über dem Erdboden. Die Kompressor-Version dieses Wagens kam zunächst von privater Seite, nämlich von Sir Henry Birkin und Mr. Amherst Villiers, und wurde erstmals beim Großen Preis von Irland 1929 eingesetzt. Der Roots-Kompressor saß dabei zwischen den beiden vorderen Rahmenhörnern sozusagen draußen auf der Straße, wurde direkt von der Kurbelwelle angetrieben und erhielt das Gemisch von zwei SU-Vergasern. Und er brachte einiges! Während der Originalmotor bei 3500 U/min 126 PS abgab, erreichte die Kompressormaschine mit 0,82 atü Überdruck bei 4200 U/min 242 PS und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 198 km/st bei einer Hinterachsuntersetzung von 3 : 1.

Drei von den Kompressor-Bentleys wurden für das Le Mans-Rennen 1930 vorbereitet. Sie hatten einen Radstand von 3,15 m und wogen mit Fahrer und Kraftstoff 2100 kg, leer 1930 kg. Die Vorderradbremsen besaßen den enormen Durchmesser von 40,6 cm, waren aber für das riesige Gewicht in keiner Weise überdimensioniert. Der Kraftstofftank faßte 204 Liter und war durch ein Drahtgitter gegen Steinschlag geschützt. Rund 35 Liter pro 100 km betrug der Verbrauch dieser Ungetüme.

Dieser Kompressor-Bentley gewann niemals in Le Mans, wurde aber in den Händen von Sir Henry Birkin bekannt als Schrittmacher, wobei er einen Rundenrekord mit 140,29 km/st im Jahre 1930 aufstellte. Ein weiterer großer Erfolg war sein 2. Platz im 500-Meilen-Brooklands-Rennen desselben Jahres. Sein Durchschnitt war damals 180,43 km/st. Aber wirklich berühmt wurde er durch seinen sensationellen 2. Platz im Großen Preis von Frankreich 1930, wo dieser 2 t schwere Sportwagen mit seiner riesigen viersitzigen Karosserie das Gros der damaligen Grand-Prix-Bugatti und -Peugeot distanzierte.

Insgesamt wurden 75 von diesen massigen Kompressor-Bentleys gebaut, und nicht wenige davon sieht man noch heute mit ihren 21-Zoll-Rädern, ihren riesigen Scheinwerfern und dem wie eine kleine Fabrik ins Gelände starrenden Kompressor auf den Straßen Großbritanniens fahren.

Gordon Wilkins

Wir brauchen eine Sportwagen-Formel!

Die Sportwagenrennen verlieren ihren Sinn, wenn sie ohne das Gängelband technischer Formeln und konstruktiver Aufgabenstellung abgehalten werden. Sie verlieren ihren technischen und ihren propagandistischen Sinn. Der Sportwagen von heute aber hat, was die großen Klassen angeht, seinen tieferen Sinn verloren, der darin liegt, daß er das Bindeglied zwischen Serienwagen und Rennwagen darstellt. Es gibt heute für die Rennwagen eine Formel, die den Hubraum auf 2,5 Liter begrenzt und die Verwendung des Kompressors verbietet bzw. nur dann erlaubt, wenn der Korrekturfaktor 3,3 beträgt (750mal 3,3 ist 2500).

Für die Sportwagen aber, die doch eigentlich wegen ihrer Seriennähe, die man anstrebt und propagiert, in noch viel strengeren Formeln gehalten sein müßten — für die Sportwagen gibt es heute praktisch überhaupt keine Hubraum-Begrenzung! Bei den Läufen um jene Meisterschaft, die den Sportwagenkonstrukteuren der ganzen Welt zugedacht ist, in der Mille Miglia also, in Le Mans, bei der Carrera in Mexiko und bei vielen anderen großen Sportwagenrennen, könnten Sportwagen mitfahren, die einen Hubraum von 8 Litern haben! Und für den Einsatz eines Kompressors wird in Le Mans der Faktor 1,4 gegeben (1000 ccm mit = 1400 ccm ohne Kompressor).

Daß es keine Firmen gibt, die 8 Liter-Wagen bauen und einsetzen, liegt an der klaren Erkenntnis von der Sinnlosigkeit solcher Hubräume, weil man die PS-Leistung eines 8 Liter-Wagens auf Straßenrundstrecken nicht mehr auf den Boden bringen würde. Immerhin tummeln sich seit einiger Zeit Wagen von 4,9 Liter Hubraum (die großen Ferrari nämlich) in der Arena, deren Spitzengeschwindigkeit wahrscheinlich höher liegt als die unserer heutigen Rennwagen. Warum gibt es eigentlich keine Hubraum-Begrenzung nach oben bei den Sportwagen? Ganz einfach, weil das Reglement, in dem die Klasseneinteilung verzeichnet steht, noch aus den Zeiten des Mercedes SSK und des 12 Zylinder Lagonda stammt, aus den Zeiten der sagenhaften Bentleys, aus den zwanziger Jahren, als man froh war, mit Kompressor 50 PS pro Liter zu haben, während wir heute ohne Kompressor bekanntlich bei 100 PS stehen.

Vor allem ist es konstruktiv wirklich die primitivste Form der Leistungssteigerung, wenn man einfach den Hubraum vergrößert. Ich will mit dieser Feststellung keineswegs Ferrari angreifen, weil die einen solchen Dampfer gebaut haben — ich müßte genau so darauf hinweisen, daß Lancia bei seinen Sportwagen den Hubraum von 3 auf 3,3 und dann auf 3,8 Liter vergrößert hat, daß Lagonda einen 4,5 Liter baut, daß Maserati vom 2 Liter zum 2,5 Liter und jetzt zum 3 Liter gekommen ist, wobei ich schon von Plänen höre, die einen 4,5 Liter betreffen. Worüber ich staune, ist, daß Mercedes noch bei seinen 3 Litern geblieben ist. Ich will, wie gesagt, diesen Hubraum-Vergrößerern nichts Böses nachsagen, denn man tut schließlich alles, was in einem Reglement erlaubt ist.

Im internationalen Reglement gibt es ebenso wie in den Ausschreibungen der großen Sportwagenrennen noch die Klassen „3000 bis 5000 ccm" und „5000 bis 8000 ccm". Im vorigen Jahr hat man in Italien beim Cortemaggiore-Rennen auf der Monzabahn meines Wissens erstmals eine Limitierung auf 3 Liter durchgeführt. Schule gemacht hat das noch nicht — aber welch eine vernünftige Idee ist das! Wir schlagen hiermit vor, daß kein großes Sportwagenrennen mehr für Wagen über 3 Liter offen sein soll, und daß es in Zukunft für die Sportwagen nur noch folgende Klassen gibt: Bis 750 ccm — bis 1100 ccm — bis 1500 ccm — bis 2000 ccm und bis 3000 ccm, also 5 Klassen, nicht mehr. Es ist auch sinnlos, mehr zu fordern, denn erstens bleiben die weiteren Klassen doch nur auf dem Papier, zweitens verlieren dann Klassensiege an Wert.

Das ist aber erst der Anfang. Mit der Hubraum-Beschränkung allein ist es nicht getan, wenn wir zulassen, daß ein Sportwagen beliebig viel Benzin verbrauchen darf! Wir propagieren heute für den Serienwagen besonders stark den niedrigen Verbrauch — wir müssen auch dem Sportwagen, um seine Seriennähe zu dokumentieren, ein Verbrauchslimit setzen. Le Mans hat dieses Jahr eine solche Limitierung vorgenommen. Pro Boxenstop dürfen nicht mehr als 200 Liter Benzin aufgenommen werden, und zwischen zwei Boxenstops müssen mindestens 431 km Distanz liegen. Das ergibt ein Verbrauchslimit von 46 Litern pro 100 km — und das ist undiskutabel, denn es liegt vom Verbrauch eines Serienwagens viel zu weit entfernt.

Wir möchten hier in aller Form einen weiteren Vorschlag machen. Bei allen bedeutenden Sportwagenrennen, die über längere Distanzen führen (je länger die Distanzen für Sportwagen, desto besser), soll pro Klasse je ein Verbrauchslimit eingeführt werden. Wie hoch? Nun, wir nehmen in den einzelnen Klassen denjenigen Verbrauch, den ein Tourenwagen bei normaler Fahrweise etwa hat und berechnen die doppelte Menge für den Sportwagen im Rennen — damit muß er auskommen! Ein moderner 3 Liter-Tourenwagen kommt auf ungefähr 15 Liter pro 100 km, also müßten 30 Liter das Maximum für den 3 Liter-Sportwagen sein!

Entsprechend würde das Limit in der Klasse bis 2000 ccm bei 24 Litern liegen, bis 1500 ccm bei 20 Litern, bis 1100 ccm bei 16 Litern und bis 750 ccm bei 12 Litern. Das wäre dann eine wirklich moderne Ausschreibung, und ich glaube, es würde uns in Deutschland zur Ehre gereichen, wenn wir den Anfang damit machten und z. B. das 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring sowohl nach der 3 Liter-Formel als auch nach der Verbrauchsformel ausschreiben; auch wenn das von mir in der letzten Nummer vorgeschlagene Sportwagenrennen auf der Avus stattfinden sollte, wäre das der geeignete Platz für eine solche Ausschreibung. Wir sind in Deutschland mit unseren Automobilkonstruktionen in den Wettbewerben so fortschrittlich, wir wollen auch in den Ausschreibungen fortschrittlich sein!

Spätestens im Jahre 1956 würden — dessen bin ich sicher — dann die meisten großen Sportwagenrennen nach dieser Formel ausgetragen, die 12 Stunden-Rennen von Sebring, von Reims, von Hyeres und Pescara, die 1000 km in Monza, die 24 Stunden von Le Mans, die Tourist Trophy, die Mille Miglia, die Carrera in Mexiko. Die FIA müßte, wenn sie dem Fortschritt dienen will, diese beiden Limitierungen (Hubraum und Verbrauch) für die Sportwagenrennen 1956 zur Bedingung machen.

Eine solche Kontrolle des Verbrauchs ist technisch ziemlich einfach durchzuführen, bei Rundstreckenrennen ohnehin, aber auch bei Straßenrennen: Erstens, bei der Abnahme muß kontrolliert werden, ob kein „geheimer" Brennstoffbehälter im Wagen ist. Zweitens, der Tank muß (wie schon seit langem in Le Mans üblich) nach jedem Tanken plombiert werden. Drittens, die Füllmenge unterliegt einer Kontrolle durch den Veranstalter, genau wie in Le Mans dieses Jahr. Das bedingt für alle den gleichen, vom Veranstalter gestellten Brennstoff, was zur Kontrolle der Oktanzahl ohnehin nötig ist. Brennstoff, der nicht nach Belieben von der Boxenmannschaft eingefüllt wird, sondern unter Kontrolle eines Funktionärs mit entsprechender Durchlaufuhr. Kein Problem!

Die ganzen Diskussionen über die eventuelle Serienmäßigkeit eines Rennsportwagens halte ich für nutzlos. In dem Augenblick, da, den Klassen entsprechend, Verbrauchslimits eingeführt sind, sieht auch der Laie den Sinn eines Sportwagens ein.

Richard von Frankenberg

XXV. Rallye Monte Carlo

(Siehe auch Seite 27)



Viel Licht war die Devise der Engländer Banks/Porter. Außer einem Sucher an der Windschutzscheibe wies ihr 2 Liter Bristol insgesamt acht Scheinwerfer und Nebellampen auf.



Mit dem kleinen 850 ccm Zweizylinder-Panhard wurden die Franzosen Gillard/Dugat Zweite im Gesamtklassement. Unser Bild zeigt die erfolgreiche Equipe beim Passieren einer Serpentine am Col de Braus.



Die bestqualifizierte deutsche Mannschaft Gerdum/Dr. Kühling auf Mercedes-Benz 220 wurde Dritte in der Gesamtwertung. Bei der Bergprüfung hatten sie Pech: sie kamen auf den engen Paßstraßen lange nicht an einem Langholzwagen vorbei.

Die Engländer Lambert/Milligan (Morris) hatten an Front- und Rückscheibe Filmkameras montiert, die vom Führersitz aus bedient wurden. Um die Rückscheibe klar zu halten, waren für sie eigene Heizung und Scheibenwischer angeordnet. Ein grünes Licht zeigte den Nachfolgenden an, wenn die Kameras liefen.







Die Rallye Monte Carlo ist ein Spiel mit der Uhr. Auch in diesem Jahr sah man wieder eine Reihe eigenwilliger Konstruktionen, welche eine genaue Zeitmessung in Verbindung mit dem Tempo und den gefahrenen Kilometern zuließen.

Fotos (6): Wörner

GROSSER PREIS VON ARGENTINIEN:

El grandioso Corredor Juan Manuel Fangio!

Zum Greifen nahe zog der Zuckerhut an unserer DC 6 vorbei. Der Capitano der Aerolineas Argentinas legte die viermotorige Maschine leicht auf die rechte Fläche, um den Blick freizugeben auf Rio de Janeiros weltberühmten Badestrand Copacabana. Scharf grenzt sich der weiße Strand gegen das Wasser ab. Wuchtige Hotelpaläste schließen ohne Übergang an den Silbersand an. In knapp 200 m Höhe flogen wir über tausend schöne, braungebrannte Frauen hinweg. Der Dunst verschluckte den riesigen Christus auf der Petropolis, der schützend seine steinernen Arme über das brasilianische Land breitet.

Vier Stunden später verzauberte die Spätnachmittagssonne den Rio de la Plata wirklich in einen silbernen Fluß von gewaltiger Größe. Wir näherten uns Buenos Aires. In über 33stündigem Flug hatten wir eine Entfernung von mehr als 12 000 Kilometern zurückgelegt. Nach dem europäischen Winter empfing uns der argentinische Sommer. Zischend berührten die Räder unserer DC 6 argentinischen Boden; ich war am Ziel meiner Reise, die dank der Regierung des Präsidenten Peron und seinem Senor Don Alejandro Raul Apold möglich wurde. Der internationale Flughafen von Buenos Aires, nach dem Minister Pistarini, einem der alten Gefährten Perons, benannt, ist großzügig und hochmodern angelegt. Direkt neben dem Flugplatz liegt ein großes Schwimmbad. Ein komfortables Hotel mit einem erstklassigen Restaurant erspart den Transitreisenden den langen Weg in die Stadt, die man über eine zweibahnige Autostraße erreicht.

Buenos Aires macht einen europäischen Eindruck. Es soll überhaupt die europäischste Stadt auf dem süd- und mittelamerikanischen Kontinent sein. Man stellt das nicht nur in architektonischer Hinsicht fest, sondern empfindet, daß auch bei der Bevölkerung rein biologisch dieser Einfluß unverkennbar ist.

Dagegen wickelt sich der Straßenverkehr nach südamerikanischen Grundsätzen ab. Das heißt, es wird hier genau so wild und „draufgängerisch" gefahren wie in Mexiko oder Spanien. Obwohl man als Mitteleuropäer fest davon überzeugt ist, daß es einfach jeden Augenblick krachen muß, fließt doch immer wieder alles haarscharf aneinander vorbei. Allerdings ist das für schwache Nerven nichts. Aber man muß sich hier genau wie in Mexiko von der allgemeinen Atmosphäre einfangen lassen und mit dem Lande und seiner Eigenart leben.

Verkehrsampeln gibt es in Buenos Aires nicht, hier herrscht der Schutzmann, der mit weißbezogenen Armen und Trillerpfeife energisch den Verkehr regelt. Ansonsten ist man sehr tolerant, wenn man am Steuer sitzt. Niemand regt sich auf, wenn die Kotflügel zentimeterbreit aneinander vorbeiflitzen. Außerdem wäre es dazu auch viel zu heiß.

Stellen Automobile amerikanischer Marke, aber größtenteils älteren Datums, den Hauptanteil am Straßenverkehr, so stehen ihnen deutsche Fahrzeuge doch nur wenig nach. Man sieht hier so viele Mercedes-Benz, wie ich es bisher in keiner anderen ausländischen Stadt feststellen konnte. Am meisten MB 300. Buenos Aires ist tatsächlich die Stadt, in der die größte Anzahl von 300ern gefahren wird. Buenos Aires hat vor kurzer Zeit 500 moderne Oberleitungsbusse in Deutschland gekauft, und zwar in der Hauptsache Mercedes-Benz, dann Henschel und MAN. Ferner laufen sehr viele Mercedes-Benz-Lastwagen.

Im Geschäft der Mercedes-Benz Argentina spielt der sportliche Erfolg Fangios eine sehr große Rolle. Allein schon deshalb kommt seinem Sieg im argentinischen Gran Premio eine entscheidende Bedeutung für den Verkauf von Mercedes-Benz-Wagen zu, wie nirgendwo anders auf der Welt.

Unter der Regierung Perons wurde Argentinien zum sportfreudigsten Land der Neuen Welt. Der Fußball nimmt genau wie in Europa den ersten Platz ein, dann kommt schon der Automobilrennsport. Aber kein Sportler genießt hier eine ähnliche Popularität wie Fangio. Fangio ist der Nationalheros Argentiniens.

Seinen motorsportlichen Ambitionen geht der Präsident mit gutem Beispiel voran. Er fährt ausgezeichnet Motorrad (Gilera) und besitzt mehrere sportliche Automobile, darunter den Alfa Romeo „Disco volante", die Giulietta und seit einiger Zeit sogar einen MB 300 SL und eine Chevrolet-Corvette. Beim Training zum Gran Premio saß er mit einer Stoppuhr in der Hand auf der Tribüne. Seine ganze Lebensführung ist sportlich-militärisch. Punkt fünf Uhr steht er auf und treibt täglich Ausgleichssport.

Obwohl Argentinien keine nennenswerte eigene Automobilindustrie besitzt, brachte es hervorragende Rennfahrer hervor und mit Fangio den heute wohl besten Piloten der Welt. Die Begründung dafür liegt in der Tatsache, daß die argentinische Jugend ohne sehr große Unkosten Motorsport treiben kann. Mit speziell frisierten amerikanischen Fahrzeugen älteren Baujahres werden große Langstreckenrennen über Entfernungen bis zu 12 000 km veranstaltet. Die Rennstrecke wird zum größten Teil von Naturstraßen gebildet, auf denen Durchschnitte erzielt werden, die man nur als phantastisch bezeichnen kann. Diese Riesenrennen sind eine ausgezeichnete und auch harte Grundschulung für Fahrzeugbeherrschung und körperliche Ausdauer. Darin ist das Geheimnis des argentinischen Rennfahrer-Eldorados zu suchen. Auch Fangio verdiente sich seine Sporen auf den Automobiljagden in der weiten Pampa. Die Fahrzeuge, mit denen er diese Rennen bestritt, machte er sich selbst fertig. Dadurch eignete er sich eine Routine als Mechaniker an, die ihm heute, verbunden mit einem sehr feinen Gefühl für seine Maschine und genauer Kenntnis der Beanspruchungsgrenze, immer wieder zugute kommt.

Fangio wird von seinen Landsleuten nicht nur verehrt, er hat ihre Liebe. Unzählige Episoden sprechen dafür. Es ist ein Erlebnis, mit Fangio eine Fabrik zu besuchen. Überall dort, wo er erscheint, umlagern ihn die Arbeiter. Amüsant zu beobachten, wie einfache Menschen, die ihm die Hand drücken, schnell zu ihren Kameraden laufen und ihnen die Hand zeigen, mit der sie soeben Fangio berührt haben. Nicht zu reden von dem stürmischen Jubel und den Sprechchören: „Chueco, chueco, chueco", oder „Fangio, Fangio, Fangio", wenn er irgendwo auftaucht. Rührend jener Junge, der ihn erkannte, als wir einmal durch Buenos Aires fuhren, und, mit dem Fahrrad neben dem Wagen herstrampelnd, ausrief: „Mein Fahrrad für Fangio!"

Die spontane Reaktion bei seinem Erscheinen machte es ihm z. B. fast unmöglich, in ein Kino zu gehen, denn das Publikum unterbricht dann sofort die Vorstellung und begrüßt zuerst ihren Chueco.

Dabei ist Fangio, von dem man sagt, daß er heute schon Millionär sei, ein einfacher, sympathischer Mensch geblieben. Er stammt aus einer arbeitsamen Familie, und sein alter Vater arbeitet heute noch wie ehedem in Balcarce, wo Fangio eine Tankstelle und ein Kino besitzt. Verständlich deshalb, daß das Autodromo de 17 Octubre einem Hexenkessel glich, sobald Fangio über die Piste raste.

Als wir am 6. Januar in Buenos Aires eintrafen, sprach man überall nur noch von einem Ereignis, dem Gran Premio. Der Mercedes-Benz-Stern ist so beliebt, daß man ihn abschrauben und mitnehmen muß, wenn man den Wagen irgendwo parkt. Auf den großen Plazas der Stadt waren ins Riesenhafte vergrößerte Fotografien der teilnehmenden Fahrer und Wagen aufgebaut. Lautsprecher verkündeten vom frühen Morgen bis spät in die Nacht hinein das Rennprogramm.

In Deutschland war es kalt, teilweise fünf Grad unter Null, als wir abflogen, Buenos Aires aber kochte unter einer glühenden Sonne. Am 9. Januar erreichte die Temperatur mit 40 Grad im Schatten eine Rekordhöhe wie seit zehn Jahren nicht mehr um diese Zeit. Alles flüchtete in die Schwimmbäder oder an den Strand. Uns hatte der Daimler-Benz-Repräsentant, Jorge Antonio, auf seine Estancia, eine Autostunde von Buenos Aires entfernt, eingeladen. Unter uralten Bäumen saßen wir, während Gauchos einen stilechten Asado bereiteten, das heißt einen Hammel am Spieß neben dem offenen Feuer schmoren ließen. Als der Pampero — der glühend heiße Wind der Pampa — allzusehr unseren Körper austrocknete, flüchteten wir in das Schwimmbad der Estancia. Nur dort konnte man es aushalten. Selbst Neubauer stieg mit einer in eine Badehose verwandelten Unterhose in das kühle Naß, dabei immer ein wachsames Auge auf seine Jüngsten, Herrmann und Moss — Embryos, wie er sie nannte — werfend, damit sich diese auch keinen Sonnenbrand holten. Verließ man das Wasser, dann quälten einen Myriaden von Moskitos, die in die Nase oder den Mund krochen.

Als wir am Abend nach Buenos Aires zurückfuhren, verstärkte sich der Pampero und blies dichte, braune Staubwolken über das Land, während sich der Himmel verdunkelte. Aber der ersehnte Regen blieb aus. Trotz dieser infernalischen Hitze werkten die Monteure der Rennmannschaft vom ersten Tag ihrer Ankunft an in der Sauna-Temperatur einer Werkstätte. Der Mercedes-Benz-Rennwagen, Modell 1955, bedurfte nach der langen Seereise einer gründlichen Überholung. Insgesamt waren fünf Wagen eingetroffen, vier für den Einsatz und einer zum Trainieren. Sämtliche Fahrzeuge wiesen nicht das bei den Versuchsfahrten in Hockenheim verwendete Kühlerabdeckgitter auf, sondern hatten die normale Schnauze, dagegen war der Lufteintritt oberhalb des Kühlers verlegt worden. Auf dem Schiff waren außer dem Trainingswagen nur die vier Chassis transportiert worden. Die erst in letzter Minute fertiggewordenen vier Einsatzmotoren trafen per Flugzeug ein. Der Wagen ist ungefähr 70 kg leichter geworden, während die Motorleistung jetzt über 280 PS beträgt. Die Wagen von Fangio und Kling hatten das um 14 cm verkürzte Fahrgestell und ein dadurch um weitere 8 kg verringertes Gewicht.

Ferrari erschien mit den in AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 1, veröffentlichten beiden Typen, die mit dem in Barcelona eingesetzten Vierzylindermotor ausgerüstet waren. Auch der Ferrari hat an Gewicht verloren und ist dadurch noch schneller und wendiger geworden, was im Trai-

ning sehr deutlich wurde. Maserati brachte das bereits bekannte Modell nach Südamerika. Dr. Gianni Lancia transportierte seine fünf Boliden mit der gesamten Mannschaft in einem Charterflugzeug von Turin nach Buenos Aires. Übrigens soll eine viermotorige Transozean-Maschine im Charterflug von Stuttgart nach Buenos Aires 100 000,— DM kosten. Amedée Gordini setzte drei Wagen ein. Zwei davon wurden von den Argentiniern Birger und Iglesias gesteuert und waren ältere Typen, während Bayol den Sechszylinder mit dem neuen Kopf und Messier-Scheibenbremsen fuhr. Die beiden Argentinier fingen schon sehr früh mit dem Training an und jagten im wilden Furore um die Bahn. Ihren nicht sehr vollkommenen Fahrstil glichen sie durch manchmal allzu forsches Draufgängertum aus.

Der Gran Premio von Argentinien, erster Weltmeisterschaftslauf der Saison, fand im neuerbauten Autodromo de 17 Octubre statt. Das besonders vom Standpunkt des Zuschauers interessante Autodromo — die Bahn kann von allen Tribünenplätzen aus eingesehen werden — hat acht verschiedene Streckenführungen. Die für den Grand Prix vorgesehene von 3,912 km Länge wurde von verschiedenen Experten als unmöglich bezeichnet. Uhlenhaut, mit dem als Pressemann zusammenzuarbeiten immer Freude macht, da er in seiner Bescheidenheit und Hilfsbereitschaft genau so sympathisch wirkt, wie er die Bedeutung einer verantwortungsbewußten Presse anerkennt — im Gegensatz zu einer anders tendierten Richtung in der Mercedes-Benz-Rennmannschaft — gab, um seine Meinung befragt, die einzig richtige Antwort. Er meinte: „Die Aufgabe wird gestellt, der Techniker hat sie zu lösen, und der Fahrer wird Erfolg haben, der am besten mit den Gegebenheiten fertig wird!" Die griffige Bahn hatte nur eine Gerade, auf der die Wagen für eine kurze Strecke voll fuhren, es war die Start- und Zielgerade. Ihr schloß sich die schnellste Kurve an, die der Mercedes im vierten Gang mit ungefähr 180 km/st Geschwindigkeit nahm. Nach einer kurzen Geraden folgte eine etwas langsamere, aber immer noch relativ schnelle Kurve; außer zwei ziemlich windigen Schlängelabschnitten wurde der restliche Teil von mehr oder weniger langsamen Kurven gebildet. Die Bahn ist von flachem, ausgetrocknetem Rasengelände umgeben, so daß ein unfreiwilliges Verlassen selten ernsthafte Folgen für den Fahrer hat. Die gesamte Anlage ist frei der direkten Sonnenbestrahlung ausgesetzt.

Zum Trainieren war ausreichend Zeit vorhanden, und zwar von Montag bis Sonnabend. Schon sehr bald zeigte sich, daß der Mercedes doch nicht so schnell und überlegen ist, wie allgemein erwartet wurde. Ferrari und Lancia erzielten auch hier die besseren Zeiten, und es hatte den Anschein, als würden unsere Wagen mit der zweiten Startreihe vorlieb nehmen müssen, — da drehte Juan Manuel Fangio am Samstag abend um 19 Uhr unter dem stürmischen Jubel der Zuschauer noch eine schnelle Runde, die ihm die drittbeste Zeit einbrachte. Klings Motor streikte wieder einmal in letzter Minute, so daß der zweite Mann in Neubauers Stall auf dem bereits sehr oft gefahrenen Trainingswagen seine Qualifikationsrunde zurücklegte. Auf dem eigenartigen Kurs mußte sehr viel geschaltet werden. Die Starterliste gibt Aufschluß, wie dicht die Zeiten der einzelnen Fahrer zusammenlagen.

STARTAUFSTELLUNG:

Behra (Maserati) 1:43,8 — Fangio (Mercedes-Benz) 1:43,6 — Ascari (Lancia) 1:43,6 — Gonzalez (Ferrari) 1:43,1

Schell (Maserati) 1:44,3 — Kling (Mercedes-Benz) 1:44,1 — Farina (Ferrari) 1:43,8

Villoresi (Lancia) 1:45,2 — Hermann (Mercedes-Benz) 1:44,9 — Birger (Gordini) 1:44,8 — Moss (Mercedes-Benz) 1:44,6

Castellotti (Lancia) — Menditeguy (Maserati) — Trintignant (Ferrari)

Bayol (Gordini) — Mières (Maserati) — Iglesias (Gordini) — Musso (Maserati)

Mantovani (Maserati) — Bucci (Maserati) — Maglioli (Ferrari)

Keiner, der mit dabei war, wird diese Hölle jemals vergessen. Ich habe auch in Indianapolis schon vierstündige Kämpfe in großer Hitze erlebt, aber diese drei Stunden auf dem Karussel von Buenos Aires waren mehr, sie waren Dantes Inferno. Kurz vor dem Start, der um 16.00 Uhr erfolgte, wurden 34,4 Grad im Schatten und 55 Grad Bodentemperatur gemessen. Die Betonmasse der Tribünen nahm die Hitze auf und strahlte sie um so stärker wieder zurück. Frei der Sonne dargeboten präsentierte sich die Arena, nirgendwo ein Fetzen Schatten. Und das alles umrahmt von nahezu 400 000 auf engstem Raum zusammengedrängten fanatischen Zuschauern. Aus der Pampa wehte eine sarke Brise, die manchmal stärker wurde, manchmal abflaute, aber immer wieder glühend heiße Luft mitbrachte. Die Luft hatte einen Feuchtigkeitsgehalt von 23 Prozent. Genug, um das alles in eine Qual zu verwandeln. Schon lange vor dem Start waren Coca Cola, Mineralwasser und ähnliches ausverkauft. Nicht allein, daß die Hitze die Fahrer quälte, nein, mehr, sie trieb ihr Possenspiel mit ihnen. Zauberte seltsame Bilder in die Luft, verzerrte flimmernd das natürliche Bild. Wissen Sie, was es heißt, wenn Sie mit 180 km/st eine Kurve anstechen, deren Konturen plötzlich verschwimmen? Ein Glück, daß die Fahrer überall freien Auslauf hatten; es staubte auch ganz schön während der drei Stunden! Aus diesem Glutofen kamen von 21 gestarteten Wagen nur sieben ans Ziel. Nur ein einziger Fahrer saß über die vollen 96 Runden ohne Ablösung am Steuer: Juan Manuel Fangio. Wer bisher noch an der Härte dieses Mannes Zweifel hegte, dem wurden sie genommen. Was für ein Fahrer, und was für ein Kämpfer! Ich sah Fahrer, jünger als Fangio, erschöpft schon im ersten Drittel des Rennens auf den Boden sinken, ich erlebte kampfgewohnte Männer, die resigniert das Steuer dem nächsten übergaben. Während *drei* Fahrer für *jeden* Wagen notwendig waren, um zwei Ferrari und einen Mercedes-Benz auf die Plätze zwei bis vier zu bringen, drehte Fangio eisern allein seine Runden. Aber wer könnte besser über das Erlebte Auskunft geben als Fangio selbst! Er sagte einen Tag nach dem Rennen in wörtlicher Übersetzung: „Ehrlich gesagt, ich konnte nicht mehr. Ich kämpfte gegen alles Böse, was es nur geben kann. Ich holte Energien her, wo ich nur konnte. Gott sei Dank beantwortete die Maschine meine Anstrengungen positiv. Vor dem Rennen legte ich mir einen Plan zurecht. Ich war der Meinung, daß es nachteilig sein würde, das vom Gegner angebotene Duell von Anfang an anzunehmen. Natürlich wäre ich jederzeit in der Lage gewesen, mich näher heranzuarbeiten, als das Duell begann, aber ich tat es



ERGEBNISSE

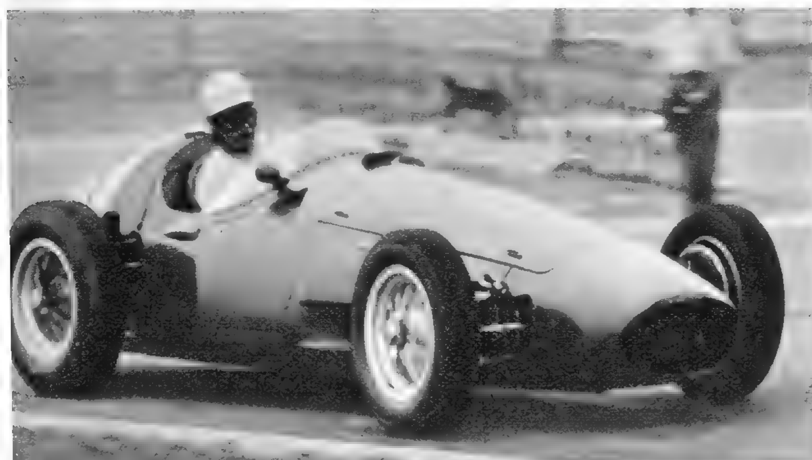
G. P. von Argentinien über 3 Stunden

1. Fangio (Mercedes-Benz) 3:00:38 = 120,87 km/st = 96 Runden.
2. Gonzalez/Farina/Trintignant (Ferrari) 3:02:08,2 = 96 Runden.
3. Farina/Maglioli/Trintignant (Ferrari) 94 Runden.
4. Herrmann/Kling/Moss (Mercedes-Benz) 94 Runden.
5. Mières/Schell (Maserati) 91 Runden.
5. Schell/Behra (Maserati) 88 Runden.
7. Musso/Behra/Mantovani (Maserati) 83 Runden.

Schnellste Runde: Fangio in der 44. mit $1:48^{3}/_{10}$ = 130,05 km/st.

Vier Wagen und vier große Fahrer

Links der unvergleichliche Fangio auf Mercedes-Benz, links unten der Franzose Behra, erstmals auf Maserati, unten Ascari mit dem neuen Lancia und rechts unten Farina, seit seinen schweren Monza-Brandverletzungen zum ersten Male wieder im Ferrari.





nicht, da das Rennen lang war und damit das Risiko zu groß. Ich wußte schon von Anfang an, daß ein Kampf um die Spitze ausbrechen würde, aber ich war mir genau so klar darüber, daß der, der losjagte, liegenbleiben würde. Ich hielt es für besser, ein regelmäßiges Rennen zu fahren und die Anstrengungen auf das Notwendigste zu beschränken, weil alles das, was man zu viel tun würde, sich gegen einen selbst wenden konnte. Die Tatsachen gaben mir recht, obwohl ich andere Probleme zu lösen hatte. Das Innere meines Wagens war ein einziges Feuer. Alles brannte, selbst das Steuerrad. In bestimmten Augenblicken gab es Temperaturen bis zu 120 Grad (Fangio erlitt Verbrennungen zweiten Grades an den Beinen). Ich kam erst etwas zu Atem, nachdem die Hälfte des Rennens vorüber war. Aber dann setzte mir Gonzalez nach. Natürlich war ich jederzeit über seine Anstrengungen informiert. Und ich dachte ebenso, daß das sicher Folgen für den tapferen Ferrari-Piloten haben würde, und so war es auch. Was mich betraf, so verfügte ich jeden Augenblick über genügend Leistungsreserve, um auszubrechen, wenn es notwendig würde. Aber es kam nicht dazu. Gott sei Dank ist alles gut abgelaufen. Nie . . . nie . . . nie . . . werde ich dieses Rennen vergessen!"

Sein Arzt stellte am Montag nach dem Rennen eine Überanstrengung des Herzens fest. Er selbst sagte zu Peron, als er nach seinem grandiosen Sieg von diesem empfangen wurde: „Während zwei Runden glaubte ich, aussteigen zu müssen. Ich weiß nicht mehr, wie ich durch die schnelle Kurve kam (ich beobachtete, wie Fangio mehrere Male in der 180-km/st-Kurve in gefährlicher Weise die Betonmarkierung mit dem rechten Vorderrad überfuhr. Ich hatte den Eindruck, daß er sehr erschöpft war), aber dann fing ich mich wieder!" Eindrucksvoll, wie Fangio vor seinem Präsidenten saß: abgekämpft, der schweißnasse Anzug klebte ihm am Leib, ölverschmiert, bescheiden und lächelnd.

Zwei Männer waren es, die diesem Rennen die dramatischen Akzente von der menschlichen Seite her gaben, Fangio und Giuseppe Farina. Das linke Bein in Asbest gehüllt, ankämpfend gegen starke Schmerzen, die seine alten Brandwunden mit besonderer Empfindlichkeit registrierten, stellte sich Farina bis zum letzten Augenblick immer wieder zum Kampf. Obwohl er zwei Morphiumspritzen erhielt, um die Schmerzen überhaupt noch ertragen zu können, gab er nicht auf. Er fuhr für Ferrari den zweiten und den dritten Platz mit heraus. Interessant, daß es zwei Männer über 40 waren, die diese Hölle durchstanden, während die Jugend den Belastungen nicht gewachsen war. Aber vielleicht sind die Reize eines südlichen Landes zu verführerisch, um ihnen widerstehen zu können. Die Alten wußten, daß dieses Rennen Kondition verlangte, sie lebten danach: Fangio, Farina und auch Kling. Ich glaube, daß auch Kling physisch in der Lage gewesen wäre, durchzustehen, denn auch diesmal warf ihn ein völlig unverschuldetes Pech vorzeitig aus dem Rennen. Es begann damit, daß Villoresi eingangs der schnellen Kurve über die Bahn hinausschoß, wobei sein Lancia so stark beschädigt wurde, daß er aussteigen mußte. Ausgangs dieser Kurve kam es in derselben Runde zu einer Kollision zwischen Behra, Kling und Schell, in die kurz darauf auch noch Birger und Menditeguy verwickelt wurden. Behra wie Schell verließen die Strecke, konnten jedoch das Rennen fortsetzen, Behra allerdings nur bis zu den Boxen, wo er dann in den Wagen von Mantovani umstieg. Birger und Menditeguy schieden aus.

Klings Mercedes geriet ins Schleudern, drehte sich aus der Bahn, knallte frontal gegen einen Holzpfahl, riß einen kleinen Zaun nieder und kam kurz vor dem die Zuschauer abschirmenden Maschendraht zum Stehen. Da der Wagen beschädigt war, mußte Kling aufgeben, übernahm aber später Herrmanns Wagen. Villoresi konnte die Fahrt nicht fortsetzen, stieg jedoch später in Castellottis Wagen um. Das Problem der Lancias scheint in der Konstruktion des Wagens zu liegen. „Niente molto stabile!" meinte Canestrini zu mir und bezog das nicht auf den Motor, sondern auf die Seitenstabilität des Fahrwerks. Die seitliche Anordnung der Tanks wirkt sich über eine gewisse Grenze hinaus ungünstig aus. Die Zentrifugalkräfte werden im Fahrzeugmittelpunkt durch die vollen Tanks so verstärkt, daß der Wagen nicht mehr zu halten ist, wenn er einmal wegschiebt. Die Tatsachen scheinen Canestrinis Theorie recht zu geben: alle drei Lancia flogen mindestens einmal raus. Übrigens hat man auch bei Mercedes-Benz auf dem Malmsheimer Flugplatz mit der seitlichen Tankanordnung Versuche gemacht, indem man allerdings dort an Stelle der Tanks entsprechende Gewichte montierte, man machte die gleiche Erfahrung und kam deshalb wieder davon ab.

Daß Mercedes-Benz diese harte Prüfung technisch gemeistert hat, beweist das Rennergebnis, aber auch Ferrari gebührt Achtung, wenn man überlegt, daß das kleine Werk den zweiten und dritten Platz belegte. Bei Ferrari waren die Schwierigkeiten in erster Linie fahrerischer Natur. Abgesehen davon, daß Gonzalez noch unter seinen Sturzverletzungen von Dundrod litt und ebenfalls Morphiumspritzen bekam, ist er nur auf einem Kurs bis zum Ende schnell, in Silverstone. Bei den meisten anderen Rennen — und nicht nur auf dem Nürburgring — zeigte sich, daß er nur für eine bestimmte Zeit schnell ist, aber das Tempo nicht durchhält. Niemand weiß das besser als Fangio. Während nun Gonzalez von Anfang an spurtete, kam Farina die Rolle der taktischen Reserve zu, er fuhr auf Abwarten. Als Gonzalez jedoch wegen der Hitze ausstieg, übernahm Farina das Steuer des Ferrari Nr. 12. Der nach einem schweren Krankenlager erstmals wieder startende Turiner sorgte dann noch dafür, daß auch sein Wagen auf einem anständigen Platz endete. Da kann man nur sagen: Alle Hochachtung! Sehr gut schlug sich auch Harry Schell auf Maserati. Nur schade, daß Behra — genau wie Kling — unverschuldet zurückgeworfen wurde. Die Mercedes-Benz fuhren mit Continental-Monza-Reifen mit vorne 5,5 und hinten 6,5 mm Auflage das Rennen ohne Wechseln zu Ende.

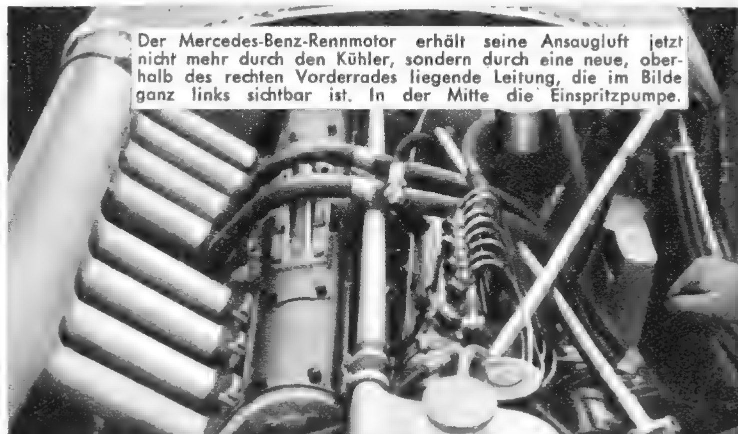
Der Rennverlauf: General Peron weilte seit 9.30 Uhr im Autodromo. Das Rennprogramm wurde mit Rad- und Motorradrennen eröffnet. Je näher das Hauptereignis rückte, desto intensiver ließ ein geschickter Regisseur die Attraktionen auf ein wild begeistertes Publikum niederprasseln. Eine Militärkapelle spielte, mehrere Focke-Wulf FW 44 führten Kunstflug vor, der argentinische Flieger Germano drückte seine FW 44 in etwa 20 m Höhe im Rückenflug an den Boxen vorbei, Fallschirmspringer zeigten ihre Kunst. Kurz, es war eine mit Hochspannung geladene Atmosphäre, als



Italienisch-deutsches Gleichgewicht

In der ersten Startreihe stehen je ein Ferrari, Lancia, Mercedes und Maserati, in der zweiten je ein Ferrari, Mercedes, Maserati. Die 6 Trainingsschnellsten differieren in ihren Rundenzeiten maximal um 1 Sekunde. Fahrer aus 5 Nationen sitzen in den 7 Wagen der beiden ersten Startreihen: 2 Argentinier, 2 Italiener, je 1 Franzose, Deutscher und Amerikaner.





Der Mercedes-Benz-Rennmotor erhält seine Ansaugluft jetzt nicht mehr durch den Kühler, sondern durch eine neue, oberhalb des rechten Vorderrades liegende Leitung, die im Bilde ganz links sichtbar ist. In der Mitte die Einspritzpumpe.

21 Wagen punkt 16 Uhr starteten. Unter frenetischem Begeisterungssturm der Zuschauer übernahm Fangio, der einen Blitzstart hinlegte, sofort die Spitze, gefolgt von Gonzalez, Ascari und Moss. Kling kam nicht in gewohnter Weise weg. Die dritte Runde sah Ascari vor Fangio, Moss, Gonzalez und Kling. Aber schon in der nächsten Kurve war Kling aus dem Rennen. Gonzalez schoß bald darauf nach vorne. Fangio ließ sich nicht in das Duell Lancia contra Ferrari ein, sondern hielt sich in Abwartestellung zurück, gefolgt von dem langsam aufkommenden Moss. Herrmann nahm, sehr sauber und anständig im Mittelfeld fahrend, die ihm zudiktierte taktische Reservestellung ein. Das Rennen schien sich zu stabilisieren. Behra hatte inzwischen den Wagen von Mantovani übernommen. Genau um 16.40 Uhr geriet Ascari, in Führung liegend, ausgangs der zweitschnellsten Rechtskurve ins Schleudern, raste gegen den Schutzzaun und mußte aufgeben. Jetzt lag Gonzalez vor Fangio und Moss. Der Abstand zwischen Gonzalez und Fangio betrug 1,5 Sekunden. Kurze Zeit später kam Gonzalez von der Bahn, fuhr weiter, hielt aber unter dem Einfluß der Hitze. Farina, der seinen Wagen an Maglioli abgegeben hatte, übernahm das Steuer. Jetzt gehörte Juan Manuel Fangio die Spitze, seine taktische Rechnung war vorerst aufgegangen. Moss kam in langsamer Fahrt aus einer Kurve und hielt direkt vor mir. Ich fragte ihn sofort, was los sei, worauf er mir mitteilte, daß der Motor keinen Sprit mehr bekäme. Bei eingeschalteter Zündung lief allerdings die Brennstoffpumpe, jedoch ist es durchaus möglich, daß der Motor durch Gasblasenbildung zeitweise keinen Kraftstoff mehr erhielt. Moss war sichtlich erschöpft. Die Mercedes-Benz führten in einer Leichtmetallflasche Sodawasser mit etwas Cinzano mit sich, das die Fahrer während der Fahrt mittels eines Schlauchs trinken konnten. Moss trank davon, stieg dann aus und legte sich sehr erschöpft auf den Boden. Er brach nicht, wie mancherorts behauptet wurde, zusammen, gab aber das Rennen auf. Wie er mir später erzählte, hatte ihm die Hitze — die er nicht gut vertragen konnte — bereits so zu schaffen gemacht, daß er verschiedentlich Kurven, die im dritten Gang genommen werden mußten, im vierten fuhr. Herrmann drehte weiter an vierter Stelle sauber seine Runden. Da hielt Fangio an den Boxen. Er tankte nach. War sein Tank nur halbvoll gewesen? Nein! Aber zeitweise hatte bei seinem Wagen die Pumpe vom Haupttank nicht mehr gefördert (Gasblasenbildung?) und der Motor erhielt Kraftstoff aus dem Reservebehälter; als dieser fast leer war, leuchtete am Armaturenbrett die rote Warnlampe auf, worauf Fangio an die Boxen ging. Die Pumpe des Haupttanks arbeitete aber wieder. In der 34. Runde nahm Fangio in vierter Position das Rennen hinter Schell, Mieres und Farina wieder auf, ihm folgte Herrmann. Inzwischen war Kling an der Strecke erschienen und suchte den Wagen von Moss, der aber mittlerweile schon wieder in das Ersatzteillager geschoben worden war. Kling ging sofort an die Boxen zurück. Übrigens wird in Argentinien das Reglement großzügig ausgelegt, denn es geschah nicht nur einmal, daß ein von der Bahn geratener Wagen von mehreren Personen wieder angeschoben wurde. Fangio setzte nun zum Angriff auf die Spitze an, drehte in 1 : 48,3 = 130,5 km/st die schnellste Runde und übernahm bald wieder die Führung. Bei der Hälfte des Rennens mußte Herrmann, der sich tapfer gehalten hatte, wegen restloser körperlicher Erschöpfung an die Boxen. Er wurde aus dem Wagen gehoben und brach in der Boxe zusammen. Kling übernahm seinen Wagen. Villoresi war bereits mit dem Lancia Castellottis ausgeschieden. Am Ende der 50. Runde befanden sich nur noch acht Wagen im Rennen. Trintignant saß nun im Ferrari von Gonzalez, während Farina seinen eigenen weiter nach vorne brachte. Der Fahrerwechsel erfolgte oft auf verschiedenen Wagen mehrmals, so daß man manchmal überhaupt nicht mehr übersehen konnte, wer eigentlich wo lag. Nun saß wieder Gonzalez in seinem Wagen, griff die Spitze in der 75. Runde an, verließ aber in einer scharfen Kurve erneut die Strecke, der Motor blieb stehen, aber der Ferrari wurde von Zuschauern angeschoben, so daß Gonzalez die Boxen erreichte, aber dort das Steuer wieder an Farina abgab. Kling, in Herrmanns Mercedes-Benz, wurde durch Gase aus einer undichten Stelle des Motors, die sichtbar blau besonders in den Rechtskurven den Fahrersitz einhüllten, gequält. Kurz vor Schluß des Rennens flaggte ihn Neubauer herein und ließ Moss das Steuer übernehmen. Wie mir Kling später erzählte, waren bei Herrmanns Wagen die Bremsen verölt, so daß der Mercedes nicht mehr voll eingesetzt werden konnte. Als Fangio begeistert von den Zuschauern die Ziellinie überfuhr, riß er vor Freude die Arme hoch. Aus der Hand des Generals Peron empfing er seinen Ehrenpreis, während die argentinische Nationalhymne ertönte. Senor Don Jorge Antonio aber zeichnete ihn mit einem Scheck über 100 000 Pesos aus, — er wußte, warum (6 Pesos = 1 DM).



Rennchef Neubauer sucht Kühlung in den Trainingstagen.
Fotos (7): Molter

Fangios Popularität aber ist noch größer geworden, und wenn die Gauchos der Pampa nach ihrem Tagewerk am Feuer sitzen und den Asado bereiten, dann werden sie in den nächsten Wochen nur noch von einem Mann reden, von Juan Manuel Fangio, EL GRAN CORREDOR . . .!!

Günther Molter

Ob das die ONS weiß?

Standen wir da kürzlich in einer kalten Winternacht am deutschen Startplatz der Rallye Monte Carlo. Auf der Startliste viele Namen bekannter deutscher Wagensportler. Noch mehr aber warteten am Rande der Strecke, um die Fahrer zu verabschieden. Kein Wunder, daß eifrig Motorsportgarn gesponnen wurde.

Im Mittelpunkt der Diskussionen stand der Austragungsmodus der deutschen Wagenmeisterschaften, die deutsche Tourenwagenmeisterschaft und schließlich das Problem der klaren Trennung zwischen Industrie- und Privatfahrer.

Man sah viel Motorsportprominenz, auch Mitglieder jener ONS, die in Frankfurt residiert und leider schon viel zu sehr „Behörde" als mit dem Motorsport verbundene Kommission geworden ist.

Das war in den ersten Jahren nach dem Krieg ganz anders: Da setzten wir alten Aktiven uns mit der jungen, sportbegeisterten Jugend an einen Tisch und peilten, der Not gehorchend, Motorsport über den Daumen an. Nicht alles ging glatt und reglementmäßig. Es gab Pannen, aber auch Volltreffer. Mit der praktischen Erfahrung aus zwei Jahrzehnten und heißer Liebe zum Sport im Herzen schafften wir es: der Motorsport kam wieder auf die Beine, nicht zuletzt dank der großen Opferbereitschaft der aktiven Fahrer, von denen mancher buchstäblich trocken Brot aß, um dabei sein zu können. Können Sie sich noch erinnern, wie Schorsch Meier seine BMW-Kompressormaschine wieder ausgrub, Wilhelm Herz die NSU-Kompressor aus dem Schrotthaufen holte, wie H. P. Müller sein Heim opferte, um ganz bescheiden als ehemaliger Rennwagenfahrer wieder auf der Solomaschine anzufangen? Oder an Karl Kling und Toni Ulmen, die unter großen Opfern ihre Veritas zu manchem Sieg führten, an den kleinen Komossa, der erfolgreich Kleinstrennwagen baute und fuhr — man könnte die Liste der Motorsportidealisten dieser Jahre beliebig verlängern. Wir selbst gründeten eine Motorsportkommission und brachten Ordnung in die Reihen.

So war es damals und so fing es wieder an. Wie es weiter ging, ist schnell erzählt. Die wiedergegründeten Verbände „übernahmen" den Sport. Ihre Verdienste seien durchaus nicht geschmälert, aber daß speziell im Wagensport trotz dem Wiedererscheinen von Mercedes-Benz mit Grand Prix-Wagen, trotz der geradezu unwahrscheinlichen internationalen Erfolgsserie von Porsche und den lobenswerten Bemühungen von Borgward im Wagensport vieles oberfaul ist, läßt sich beim besten Willen nicht länger verheimlichen. Die deutsche Industrie hat sich mit Auto Union-DKW, Ford, Goliath, Lloyd, Opel und BMW auch im Zuverlässigkeitssport eingeschaltet. Aber damit allein ist es ja nicht getan. Dringend vonnöten wäre eine bewegliche, dem Motorsport eng verbundene ONS, deren Gedankengänge sich nicht nur mit längst vergangener Tradition und überholten sportlichen Grundsätzen befassen. Es nützt nichts, wenn uralte „Experten" den Wagensport in Deutschland regeln und dann solche Pleiten hervorzaubern wie die deutschen Meisterschaften des vergangenen Jahres oder gar die geradezu anrüchige deutsche Tourenwagenmeisterschaft, deren Austragungsmodus sportlich gesehen ein aufgelegter Skandal war.

In diese ONS gehört nicht nur frisches, junges Blut, sondern es gehören vor allem Leute hinein, die den Mut besitzen, mit den geheiligten, uralten Traditionen zu brechen und dem Wagensport neue Direktiven zu geben. Direktiven, die der heutigen Lage gerecht werden.

Die deutschen Meisterschaften wurden im vergangenen Jahre in sage und schreibe drei Läufen ausgetragen, zwei auf dem Nürburgring und einer auf der Avus. Es soll keinem aktiven Sportler nahe getreten werden; aber daß eine derartige Meisterschaft mehr oder minder von Zufällen abhängig ist, kann wohl kaum bestritten werden. Man sage ja nicht, daß es keine „Veranstalter" mehr gäbe, die das finanzielle Risiko übernehmen. Die Verbände sind dank ihrer Mitgliederzahlen und ihres ausgezeichneten Triptykgeschäfts durchaus in der Lage, mehr für den Wagensport als bisher zu tun. Schließlich mutet man es ja auch dem aktiven Fahrer zu, sich ein überaus teures Sportinstrument zu beschaffen.

Ganz nebenbei bemerkt: man kann sich mitunter des Gefühls nicht erwehren, als ob der Sport mehr als Gloriole für manchen Funktionär denn für den aktiven Fahrer da ist. Wäre es sonst möglich, daß sogar der Bundesverkehrsminister kürzlich einmal äußerte, der deutsche Motorsport habe es einem prominenten Sportfunktionär zu danken, wenn deutsche Fahrer und Maschinen wieder mit in der ersten Reihe der Weltgeltung stehen. — Das ist

Byzantinismus in Reinkultur, über den hoffentlich unsere aktiven Fahrer genau so lächeln werden wie die Industrie, die ihnen das geeignete Sportinstrument in die Hand gegeben hat.

Noch ein Wort zu der sogenannten Deutschen Tourenwagenmeisterschaft. Hier wurden nicht etwa im vorhinein die Läufe festgelegt und deren Termine oder die Zahl der zu wertenden Läufe bestimmt; man gab vielmehr jedem Klub, der es wollte und dessen Ausschreibung den Bestimmungen entsprach, auch noch im Laufe der Saison einen Lauf, und so wurde ganz einfach *jener* Sieger, der die meiste Zeit und das meiste Geld dazu aufbringen konnte. Eine grobe Ungerechtigkeit war es darüber hinaus, daß man nicht endlich, wie bei den Motorradfahrern längst geschehen, eine Privatfahrerwertung einführte. So geschah es, daß Fabrikfahrer der eigenen Kundschaft eine meist sehr unerwünschte Konkurrenz machten.

Man hat sich offenbar in der ONS nach den beiden Riesenpleiten des vergangenen Jahres darüber keine weiteren Gedanken gemacht. Auch nicht über die Einführung einer Privatfahrerwertung, die ja immer brennender und akuter wird, wenn man nicht erleben will, daß in absehbarer Zeit überhaupt nur noch ein paar einsame Werksfahrer den Wagensport betreiben.

Daß Zuverlässigkeitsfahrten und auch Rallyes ein immer größeres Problem werden, zumal die Behörden in steigendem Maße sauer reagieren, ist scheinbar auch noch nicht bis Frankfurt vorgedrungen. Die soeben beendete Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen war eine schlecht gelungene Kopie der Rallye Monte Carlo, aber auch nicht mehr. Man trottet auf seinen ausgefahrenen Geleisen weiter, schimpft über den unausbleiblichen „Goldregen" und denkt nicht daran, endlich einmal etwas grundlegend Neues zu bringen. Wenn in einer Ausschreibung neue Gedanken auftauchen, so kommen sie sicher nicht aus Frankfurt, sondern aus den Reihen der aktiven Fahrer, wo das Beispiel der Rallye Solitude oder der Rallye Bavaria klar beweist. In Frankfurt registriert man, stellt Lizenzen und Ausweis aus, erteilt allen möglichen und mitunter recht unmöglichen Leuten Auslandsstarterlaubnis und veranstaltet sogar hochexklusiv alljährlich eine Meisterschaftsehrung. Daß man noch kein eigenes Sportabzeichen geschaffen hat, berührt dabei wie ein wahres Wunder.

Der Motorradsport hat im Jahre 1955 eine gewisse Krise zu überwinden. Der Wagensport ist schon seit dem vergangenen Jahre mitten drin. Die aktiven Fahrer wissen es. Ob es wohl auch die ONS weiß?

Paul Schweder

Runde um Runde

Im 76. Lebensjahr ist in den Vereinigten Staaten, fast vergessen, der Automobilfabrikant Düsenberg gestorben. Er war so etwas wie der amerikanische Bugatti. In den zwanziger und dreißiger Jahren baute Düsenberg die schnellsten und stärksten Serienwagen der Welt, u. a. einen 265 PS Kompressor-Typ. Die „Düsenberg"-Wagen errangen übrigens nicht nur auf amerikanischen Bahnen bedeutende Rennsiege (Indianapolis 1924, 1925 und 1927!), sondern kamen einstmals auch nach Europa. Wir wollen nicht vergessen, daß der Große Preis von Frankreich 1921, ausgetragen in Le Mans, von Jimmy Murphy auf einem Düsenberg-Rennwagen gegen die gesamte europäische Elite gewonnen wurde und dem Konstrukteur und Chef dieser heute nicht mehr existierenden Firma ein ehrendes Andenken bewahren.

*

Eine Woche nach dem Großen Preis fand in Argentinien das schon traditionell gewordene 1000 - km - Sportwagenrennen statt, ausgefahren auf einem im Stadtkreis von Buenos Aires gelegenen Kurs von 17,1 km Länge, der 58mal umrundet werden mußte. Es war dies der erste Lauf zur internationalen Meisterschaft der Sportwagen - Konstrukteure. Daimler-Benz nahm jedoch nicht daran teil, auch Jaguar und Lancia hatten keine Werksmannschaften entsandt. So waren in der großen Klasse die Ferrari unter sich, von einem 3 Liter Werk-Gordini abgesehen, den Schell und Bayol pilotierten. Als Favoriten galten Gonzalez/Trintignant mit dem neuen 3750 ccm 6 Zylinder Ferrari, der hier erstmals eingesetzt war. Anfänglich lag diese Mannschaft auch in Führung und Gonzalez fuhr die schnellste Runde des Rennens in 6:06,1 = 168,5 km/st, erlitt aber dann einen Defekt an der Benzinpumpe und kürzte, um noch an die Boxen zu kommen, ein Stück Strecke ab, worauf er sofort disqualifiziert wurde. Ebenso wurde der Argentinier Clemar Bucci auf Ferrari disqualifiziert (der auch schon in Europa Grand-Prix-Rennen fuhr), weil er nach einem ähnlichen Defekt an der Benzinzuleitung fremde Hilfe zum Schieben des Wagens in Anspruch nahm. Damit setzten sich die Argentinier Valiente/Ibanez an die Spitze des Feldes, die einen der großen 4,9 Liter - Ferrari als Privatfahrer steuerten. Sie mußten zwar einige Male zur Aufnahme von Kühlwasser an den Boxen halten, gewannen aber stets wieder den verlorenen Boden zurück und siegten mit 150,85 km/st Gesamtdurchschnitt. Valiente machte fahrerisch einen ausgezeichneten Eindruck, er ist im Sportwagen noch nicht bekannt, aber dafür Weltmeister im Pistolenschießen! Der 3 Liter-Gordini erwies sich, wie stets, als sehr schnell, mußte aber — wie stets — häufig an die Boxen, wo Amedée Gordini persönlich am Motor arbeitete. Schells Fahrweise fand starke Beachtung; in französischen Blättern wird berichtet, daß ihm sowohl Ferrari wie Maserati ein Angebot als Werksfahrer für den Grand-Prix-Wagen gemacht hätten. Der Gordini wurde Fünfter. Vor ihm kam mit dem erstaunlich hohen Gesamtdurchschnitt von 143,8 km/st noch der Porsche-Spyder der Guatemalteken Juhan und Chavez ein, die damit die 1500er Klasse ganz überlegen vor einem Abarth und einem Porsche-Super gewinnen konnten. In der Klasse 1500—3000 ccm siegte der an 3. Stelle im Gesamtklassement rangierende Maserati 2 Liter der Argentinier Grandio-Faraoni.

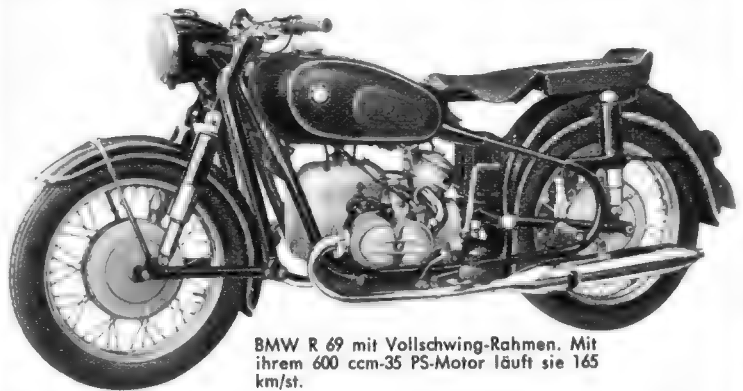
*

Die Rallye Monte Carlo — die 25. ihrer Art! — endete mit einem Überraschungssieg der in Oslo gestarteten norwegischen Mannschaft Malling-Fadum auf einem 2,3 Liter Sunbeam. Man kann mit gutem Gewissen nicht behaupten, daß die Norweger ihre entscheidenden Gewinnpunkte in den Sonderprüfungen geholt hätten, in denen es auf reine Fahrleistung ankam. Vielmehr gehörten sie zu denen, die auf den „Uhren-Abschnitten" die genauesten waren, während sie sich bei den mehr automobilsportlichen Prüfungen als guter Durchschnitt erwiesen. Wir wollen damit die Leistung des 37jährigen Vizepräsidenten der Sportkommission des Norwegischen Automobilclubs und des 40jährigen Fahrbereitschaftsleiters der Osloer Polizei nicht herabsetzen, aber man muß offen aussprechen, daß bei der Rallye Monte Carlo Glück und Uhren-Genauigkeit eine mindestens ebenso große Rolle spielen wie Fahrleistung — außer bei sehr starkem Schneefall, der diesmal wieder ausblieb. Aber gerade das bringt ja wohl die erstaunlich großen Startfelder bei der Rallye Monte Carlo: daß es irgendwo ein Roulette ist und man auch als „Kleiner Mann" im Sport zu einem überraschenden Sieg kommen kann. Das Abschneiden der deutschen Teilnehmer, die zumeist von München gestartet waren, ist diesmal als besonders gut zu bezeichnen. Noch nie kamen nämlich bisher deutsche Mannschaften unter die ersten 5 im Gesamtklassement, bei der 25. Rallye Monte Carlo waren es gleich zwei: auf dem 3. Rang klassierten sich Gerdum/Dr. Kühling (Kassel) — ein Diplom-Ingenieur und ein motorsportbegeisterter Arzt, auf dem 5. Rang die Stuttgarter Schock und Moll. Beide Mannschaften fuhren den neuen Mercedes 220. Gerdum/Dr. Kühling haben bereits im vorigen Jahr bei der internationalen Rallye „Kohle und Stahl" einen beachtlichen Erfolg errungen, Schock/Moll sind auf dem internationalen Feld noch nicht hervorgetreten. Die DKW-Fahrer Meier-Luba kamen auf den 13. Platz der Gesamtwertung und den 2. Platz in ihrer Klasse (Tourenwagen bis 1000 ccm), die ein Panhard gewann. Ein Porsche 1500, besetzt mit den Portugiesen Graca-Seixas, kam in der Gran-Turismo-Klasse bis 2000 (eine 1500er Klasse gab es nicht) hinter einem Alfa Romeo auf den 2. Platz. Bei der Brems- und Beschleunigungsprüfung erzielten die Portugiesen die schnellste Zeit aller Fahrzeuge. Den „Coupe Charles Faroux" für die beste, im voraus gemeldete Mannschaft einer Marke gewann diesmal Jaguar vor DKW und Sunbeam, den „Coupe des Dames" entführten Sheila van Damen (die Europameisterin) / Miß Hall ebenfalls über den Kanal. R. v. F.

Moderne schwere BMWs

Solange es Kraftfahrzeuge gibt, hat sich ein eigenartiges Wechselspiel immer wiederholt: Mal war der Motor schneller als das Fahrgestell, mal war es umgekehrt. Jeder, der verschiedene Fahrzeuge fahren kann, kennt das Gefühl, in einem Wagen oder auf einem Motorrad zu sitzen, die so gut liegen, daß man sich einen viel schnelleren Motor wünscht. Oder er hatte Angst, auf nicht ganz geraden und glatten Straßen richtig Vollgas zu geben. In einem Fall war das Fahrgestell, im anderen der Motor leistungsfähiger. Tritt aber bei ausgesprochen starken und schnellen Motorrädern der Fall ein, daß der Motor schneller ist als das Fahrgestell, daß sich der Fahrer nicht mehr sicher fühlt, wenn er den Gasdrehgriff ganz aufmacht, wird die Geschichte gefährlich. Dann braucht der Fahrer viel Charakter, will er nicht leichtsinnig und verantwortungslos sein.

BMW kann, solange dort Motorräder gebaut werden, den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, das jeweils schnellste deutsche Serienmotorrad gebaut zu haben. Eine lange Reihe von Rennsiegen und Weltrekorden unterstreicht diese Tatsache. Immer fühlte man sich daher in München verpflichtet, auch dem Fahrgestell, der Sicherheit des Fahrers, sein besonderes Augenmerk zu widmen. Mit dem Mehrzylinder-Boxermotor, der seine Kraft durch einen Wellenantrieb auf das Hinterrad übertrug, schuf man nicht nur eine schöne, elegant aussehende Maschine, sondern sorgte auch durch sorgfältige Durchbildung von Fahrwerk und Federung immer dafür,



BMW R 69 mit Vollschwing-Rahmen. Mit ihrem 600 ccm-35 PS-Motor läuft sie 165 km/st.

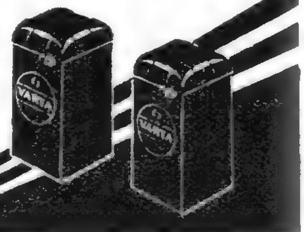
daß dem Besitzer einer BMW-Maschine ein Höchstmaß an Sicherheit geboten wurde. Die Teleskopgabel von BMW wurde zum Vorbild des Motorradbaus der ganzen Welt. Als erstes deutsches Werk rüstete BMW seine Maschinen schon vor mehr als 15 Jahren mit einer Teleskop-Hinterradfederung aus.

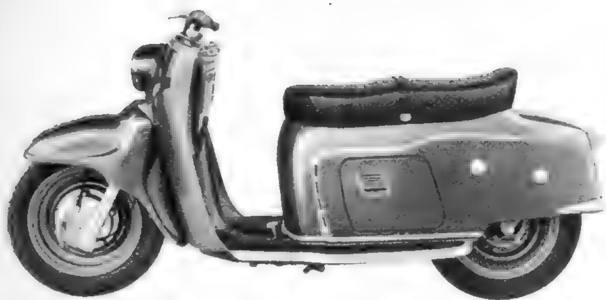
Mit diesem inzwischen geradezu klassisch gewordenen Fahrgestell konnten aber zuletzt die Geschwindigkeiten, die moderne Motoren einer Maschine verleihen, doch nicht mehr sicher beherrscht werden. Zuletzt war der Motor zweifellos schneller als das Fahrwerk. Zuerst merkte man das, als man wieder in den internationalen Rennsport einzugreifen versuchte. Schwingarmfederungen hinten und zum Teil auch vorn, wie sie sich bei den im Sport führenden englischen und italienischen Marken ganz allgemein durchgesetzt hatten, bekamen daher auch die neuen Rennmaschinen von BMW.

Jetzt, 1 ½ Jahre später, hat man sich in München entschlossen, auch die käuflichen Serienmaschinen mit langhubigen, weichen und kontrollierbar gedämpften Schwingarmfederungen zu versehen. Nicht nur das Hinterrad, auch die Vordergabel ist bei den neuesten Modellen R 50 mit 500 und R 69 mit 600 ccm damit ausgerüstet. Beide Maschinen, die man äußerlich erst bei genauem Hinsehen voneinander unterscheiden kann, haben damit Fahrgestelle erhalten, die den höchsten heute für ein Motorrad denkbaren Fahrkomfort besitzen; sowohl mit als auch ohne Seitenwagen können sie gefahren werden. Ein neukonstruiertes Vierganggetriebe, eine noch weichere Kupplung, verbesserte Bremsen, für Solo- und Beiwagenbetrieb einstellbarer Nachlauf des Vorderrads, zweckmäßiger geformter 17-Liter-Tank, schmalerer Lenker mit neuartigem Gasdrehgriff sind nur einige Details, die das neue Fahrgestell würdig ergänzen.

BMW will durch intensive Werksbeteiligung an den großen Gelände- und Langstreckenwettbewerben des Jahres beweisen, daß all diese Verbesserungen die neuen Modelle wieder mit an die erste Stelle gebracht haben.

Ha.





Maicoletta

Durch die elegant karossierte neue „Maicoletta" ist Maico in der Lage, neben seinem umfangreichen Motorradprogramm auch ein großes Rollerprogramm zu liefern. Das Maico-Mobil gleicht in seinem Aussehen mehr einem vollkarossierten Motorrad. Diese Neukonstruktion dagegen läßt schon in ihrer äußeren Form ihre Zugehörigkeit zu den Rollern mit völlig freiem Durchstieg erkennen.

Die „Maicoletta" wird wahlweise mit 175 oder 250 ccm Maico-Blockmotor mit 4-Ganggetriebe und Fußschaltung ausgerüstet. Beide Motoren haben Gebläsekühlung. Mit dem 14 PS leistenden 250 ccm-Motor ist die „Maicoletta" der stärkste deutsche Roller. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt etwa 105 km/st. Der Motor wird mit einem elektrischen Anlasser gestartet, den eine 90 Watt-Anlage speist.

Die Fahreigenschaften und die Straßenlage dieses schnellen und bergfreudigen Rollers sind durch große 14"-Räder den Motorrädern ebenbürtig. Eine wartungsfreie ölgedämpfte Teleskopgabel mit einem Federweg von 100 mm sorgt für die Vorderradfederung. Die Hinterradfederung übernimmt eine breit gelagerte verwindungssteife Schwinge mit Progressivfedern und hydraulischer Dämpfung.

Dem anspruchsvollen Rollerfahrer wurden alle Konzessionen eingeräumt, die er vom Fahrkomfort eines modernen Rollers erwartet. Die „Maicoletta" hat: Große beleuchtete Zeituhr mit 8-Tagewerk, Bremsleuchte, bequeme Sitzbank, großen abschließbaren Handschuhkasten, Einschlüsselsystem für Diebstahlsicherung, Steuerungsdämpfer, Schalterleichterung durch Schaltwippe, großen direkt beleuchteten Tachometer mit eingebautem Gang- und Leerlaufanzeiger. Die Heckverkleidung besitzt Schnellverschluß und ist bequem abnehmbar. Große Seitenklappen und aufklappbare Sitzbank erleichtern den Zugang zu Tank, Benzinhahn, Vergaser und Zündkerze.



Ardie 350 ccm-Zweitakter

Eine neue 350er mit 22 PS Zweizylinder-Zweitaktmotor bringt Ardie auf den Markt, deren Spitze mit 125 km/st angegeben wird. Bei einigermaßen strammer Fahrt dürfte mit einem Verbrauch von um 6 Liter/100 km zu rechnen sein. Die Maschine ist sowohl für Solo- wie für Seitenwagenbetrieb geeignet. Fahrwerk: Teleskopgabel und Tele-Hinterradfederung. Wozu zu bemerken wäre, daß es sich um ein neues Modell handelt.

Talis-Autolampen mit Hilfsfaden

Glühlampen, sei es im Scheinwerfer oder bei der Begrenzungs- oder Schlußlampe, gehen bekanntlich von Zeit zu Zeit kaputt. Dies kann einmal ein Strafmandat kosten, zum andern aber, falls ein Scheinwerfer ausfällt, sogar gefährlich werden. Besonders schlimm ist es, wenn der linke Scheinwerfer ausfällt, weil dann Entgegenkommende erst zu spät erkennen, daß es sich um ein Auto und nicht etwa nur um ein Motorrad handelt. Um dem vorzubeugen, verlangt das Gesetz seit einiger Zeit, daß die Standlichtlampen gemeinsam mit den Hauptlampen brennen müssen. Auf diese Weise steht notfalls immer noch das Standlicht zur Verfügung, so daß das sogenannte „Signalbild" gewahrt bleibt.

Wußten Sie aber, daß es heute auch Autolampen gibt, bei denen außer dem Hauptfaden noch parallel zu diesem ein Hilfsfaden liegt, der weiter leuchtet, wenn die Lampe durchbrennt? Auf diese Weise ist eine Ersatzbeleuchtung gleich in die Glühlampe mit eingebaut. Die Talis-Autolampen sind mit einem solchen Hilfsfaden ausgestattet, der natürlich nur wenige Watt aufnimmt und aus diesem Grund nur als Hilfslicht zu werten ist. Talis-Lampen mit sog. zweistufigem Abbrand gibt es für 35/35 W, für 15 W und für 5 W. Der Hilfsfaden für das Fern- und Abblendlicht nimmt 2 Watt, derjenige für das Schlußlicht 1,5 Watt auf. Selbstverständlich kann dieser Hilfsfaden nicht das normale Licht ersetzen, er ist nur als Not- bzw. Warnlicht zu verstehen.

Wir finden so eine Einrichtung immerhin praktisch, zumal kein zusätzlicher Aufwand damit verbunden ist. Auf jeden Fall fällt der geringe Mehrpreis einer Autolampe mit Hilfsfaden im Verhältnis zu seinem Nutzen beim Ausfall einer Glühlampe auf nächtlicher Fahrt kaum ins Gewicht. Die Talis-Autolampen mit zweistufigem Abbrand stellen eine zweifellos beachtenswerte Neuheit dar. *Kü.*

Neue Bücher

Weltfahrt mit Motorrad und Kamera

Von Eitel Lange. Verlag Frech, Stuttgart-Botnang. DM 12.80.

Viele sind berufen . . .
denn wenn man der spitzzüngigen Frau Fama glauben darf, hat der Zug der sich auf allen nur erdenklichen Vehikeln rund um die Erde bewegenden Reisenden einmal die Länge des Äquators. Im 20-Meter-Abstand!

. . . nur wenige sind auserwählt,
die Erlebnisse einer solchen Weltreise so in Wort und Bild zu bringen, daß ihnen eine geneigte Leserschaft später wohlwollende Anerkennung zu zollen vermag. Vater Eitel und Sohn Rolf Lange gehören zu dieser nur wenige Exemplare zählenden Spezies der Weltumsegler, und das erste Ergebnis ihrer mehr als ein Jahr währenden Reise liegt nun vor. Ebenso wort- wie kameragewandt haben die beiden die Freuden und Leiden ihrer Weltfahrt per Motorrad geschildert. Es ist ein sehr persönliches Buch geworden, aber ein Buch, das sich dennoch haushoch aus dem Aschenmeer üblicher illustrierten (und Jllustrierten-) Weltreiseberichte heraushebt. Man verzeiht gern kleine Autoren- und Publicity-Eitelkeiten, man gewinnt nämlich bei diesem Kompromiß eine lockere und höchst unkonventionelle Schilderung dessen, was man in fremden Ländern so erlebt. gae

Restaurants de Tourisme 1954

Dieser Hotelführer durch Paris und die französischen Departements zeichnet sich durch dreierlei aus: erstens durch seine Kürze, zweitens durch seine praktischen Angaben und drittens durch die übersichtlichen Karten. Für jeden Ort, der einigermaßen Bedeutung besitzt — und wenn es nur ein Eisenbahnknotenpunkt ist —, werden folgende Angaben gemacht: Entfernung von Paris, Bahnverbindungen, Autocarverbindungen, Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen und Unterhaltungsmöglichkeiten, Art der Industrie, gastronomische Spezialitäten und Hotelverzeichnis mit Kategorieeinteilung, Adresse und Telefon. Und das alles im Telegrammstil. Wer demnächst nach Frankreich fährt, sollte diesen Hotelführer an Bord haben. (Kostenlos zu beziehen durch La Section Nationale des Restaurants de Tourisme, 22, Rue d'Anjou, Paris-VIII.) U. S.

. . . wenn du neben mir . . .

Von Jo Hanns Rösler. Verlag Pohl & Co., München 13. Preis DM 6.80.

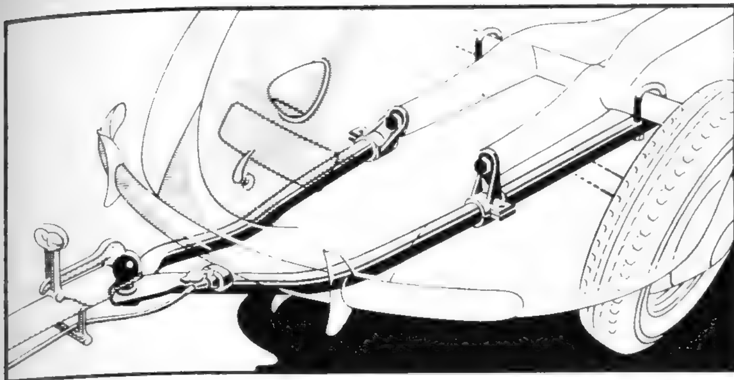
Mit welchem Satz wohl hat sich Wilhelm Busch Zugang bis zur hintersten Behausung deutschen Gemütes verschafft? Natürlich — „Humor ist, wenn man trotzdem lacht".

Nach der Lektüre des „verliebten Autoromans" (siehe oben) wird man den Verdacht nicht los, daß dieses geflügelte Wort entstanden sein muß, nachdem der alte Busch Herrn Rösler gelesen hat. gae

Der Führerschein für Klasse 1

Eine Lehrfibel zum Bestehen der Prüfung und Erlangung des Führerscheins für Klasse 1, von R. Lange. Verlag Richard Carl Schmidt & Co., Braunschweig, Helmstedter Straße 151, 7. Auflage, 100 Seiten DIN A 6, brosch. DM 1.20.

Eine der üblichen Fahrschulfibeln: Rotgedruckte Fragen, schwarzgedruckte Antworten. Immerhin ist das Büchlein nicht teuer, und es gewinnt dadurch an Interesse, daß bekanntlich auch für kleinere Motorräder neuerdings der Führerschein Klasse 1 verlangt wird, ebenso für die Rollermobile. Wer bisher vom Verkehr und von der Technik noch keinen blassen Dunst hatte, wird sich dieses Büchleins mit Vorteil bedienen können. O.



Anhänge-Vorrichtung für VW

Seitdem es gut gefederte, leichtgewichtige Einachs-Anhänger gibt, setzen sie sich als wirtschaftliches Transportmittel immer mehr durch. Pkw-Fahrer werden durch einen Anhänger ihre eigenen und billigsten Spediteure.

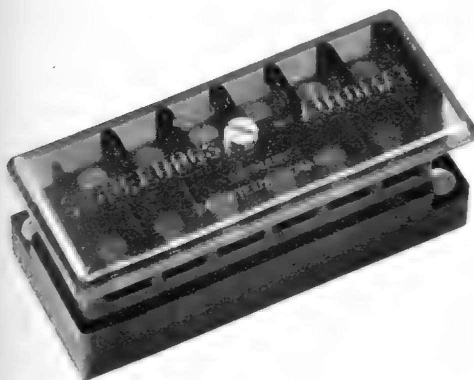
Den Anhänger an der Stange zu halten, ist kein Problem. Die Kupplungen sind durchweg so konstruiert, daß die feste Verbindung zur Anhänge-Vorrichtung gesichert ist. Von der Anhänge-Vorrichtung hängt erst die Sicherheit ab. Zug, Druck und sämtliche Erschütterungen müssen von ihr aufgefangen werden. Mit einer selbstgebastelten Anhänge-Vorrichtung wird man selten Freude haben. Einzelanfertigungen durch Werkstätten sind zeitraubend und entsprechend teuer. Darum begrüßen Werkstätten und Kraftfahrer gleichermaßen die neuen, serienmäßig hergestellten Hahn-Anhängevorrichtungen für den Volkswagen. Sie können ohne Schweißarbeiten in kurzer Zeit montiert werden. Die gabelförmig angeordneten Rohre haben mittels Lagerarmen und Befestigungsbügel eine direkte, starre Verbindung zum Rahmenende bzw. Achsrohr. Die eigentliche Karosserie wird in keiner Weise beansprucht. Speziell für den VW konstruiert, entspricht sie den für diesen Wagen gegebenen Bedingungen. (Ernst Hahn, Fahrzeugbau, Fellbach bei Stuttgart)

Bosch-Sicherungsautomat

In modernen Häusern und Haushaltungen ist es heute selbstverständlich, daß die früher verwendeten Porzellansicherungen, die bei Überbelastung oder Kurzschluß durchbrannten und dann nicht mehr zu verwenden waren, durch einen Sicherungsautomaten ersetzt wurden. Obwohl diese ein Vielfaches der Sicherungspatronen kosten, helfen sie — auf längere Sicht — Geld sparen und außerdem den Ärger, wenn gerade keine Ersatzsicherung zur Hand ist.

Größer noch sind die Unannehmlichkeiten, wenn beim Auto, vielleicht gar bei Nacht und auf freier Strecke, eine Sicherung durchbrennt und kein Ersatz zur Hand ist. Bei solchen Gelegenheiten sind schon viele Stunden — und Nerven dazu — verloren worden. Das muß nicht sein! Bosch baut — wir haben schon einmal im AUTO, MOTOR und SPORT 12/53 hierüber berichtet — einen sechspoligen Sicherungsautomaten für Kraftfahrzeuge, der eine ideale Lösung dieses Problems darstellt.

Eingebaut in den Bosch-Sicherungsautomaten, der nicht mehr Platz benötigt als eine normale 6fach-Sicherungsdose, sind sechs ovale, gewölbte Schnappscheiben



6poliger Sicherungsautomat von Bosch mit transparentem Deckel.

aus Bimetall, an beiden Enden mit Silberkontakten versehen. In kaltem Zustand verbinden diese Schnappscheiben oder, wie man sie auch nennen kann, Bimetallfedern die für jeden Stromkreis vorhandenen beiden Anschlußklemmen. Dementsprechend fließt auch der Strom zu den Verbrauchern über sie. Bei einem Überstrom oder einem Kurzschluß, bei dem die bisher übliche Schmelzsicherung durchbrennen würde, wird die Bimetallfeder so heiß, daß sie ruckartig nach oben durchschnappt und so die Verbindung zum Verbraucher zeitweilig unterbricht. „Zeitweilig", weil sie nach 10 bis 20 Sekunden zurückschnappt und den Stromkreis wieder schließt. Das Spiel wiederholt sich so lange, bis der gestörte Verbraucher abgeschaltet oder der Schaden behoben ist. Die Schließungszeit wird um so kürzer, je größer der Überstrom ist und beträgt bei Kurzschluß nur Bruchteile einer Sekunde. Wenn man also nicht selbst in der Lage ist, den Schaden zu beheben, kann man ohne Bedenken bis zur nächsten Werkstätte fahren; weder Leitung noch Batterie können Schaden erleiden.

So wirken die Schnappscheiben aus Bimetall praktisch also wie Schmelzsicherungen, jedoch mit dem Vorteil, daß sie den unterbrochenen Kontakt von selbst wieder schließen und keine Ersatzsicherungen mitgeführt und eingesetzt werden müssen.

Straßenbau - sonst Verkehrskrise!

Die in der gesamten Verkehrswirtschaft vielbeachtete Rede des Bundesverkehrsministers auf der Straßenbautagung in Köln im September, in der er vor einem großen Kreis von Experten einen Zehnjahresplan für den Straßenbau mit einer Bereitstellung von Mitteln in Höhe von jährlich 2,3 Mrd. DM verkündete, ist bisher ohne greifbare praktische Auswirkung geblieben. Nach dieser Rede mußte zuversichtlich angenommen werden, daß nun endlich die Pläne des dringend erforderlichen Straßenbaues aktiviert würden. Der Zehnjahresplan wird aber kaum noch erwähnt. Die im Etat für den Straßenbau vorgesehenen Mittel sind für das Jahr 1955 auf 309 Mill. DM herabgesetzt worden, nachdem im Jahre 1954 hierfür 312 Mill. DM zur Verfügung standen. So bleibt der Straßenbau nach wie vor rückständig und das Spiel mit Theorien weiter im Fluß.

Der Bundesverkehrsminister beharrt immer noch auf den beiden Verkehrsgesetzentwürfen, insbesondere auf der Kopplung der beiden Gesetze miteinander, und zwar mit dem Vorbehalt, daß sich das im Entwurf vorgesehene Aufkommen erhöhen müßte für den Fall, daß das Straßenentlastungsgesetz abgelehnt werden sollte. In diesem Zusammenhang wird eine Summe von einer Milliarde DM als Mehrbelastung für den Kraftverkehr genannt, eine Summe, deren Höhe weit über die Grenze einer gerechten Zumutung und auch Aufbringung hinausgeht, und für die jeglicher Beweis der Berechtigung fehlt. Es ist jedenfalls bedauerlich, daß überhaupt mit einer derartigen Summe manipuliert wird, deren Höhe nur theoretische Bedeutung haben kann.

Angesichts der rapide fortschreitenden Entwicklung des Straßenverkehrs und der damit ständig wachsenden Schwierigkeiten in der Abwicklung dieses Verkehrs sollte man endlich die theoretischen Erörterungen abbrechen und die fruchtlosen Bestrebungen unterlassen, eine für den Kraftverkehr möglichst hohe ungedeckte Soll-Last zu konstruieren. Eine vernünftige Verkehrspolitik wird sich in erster Linie mit der Frage zu befassen haben, wie das Straßennetz den Erfordernissen eines neuzeitlicheen Verkehrs, der der gesamten Volkswirtschaft dient, angepaßt werden kann. Hierbei dürfte es zunächst wesentlich sein, einmal exakt festzustellen, mit welchen realen Beträgen aus den Abgaben des Kraftverkehrs für das Jahr 1955 zu rechnen ist. Ohne Berücksichtigung des Mehraufkommens aus dem vorgesehenen Verkehrsfinanzgesetz, jedoch unter Berücksichtigung des jährlichen Zuwachses an Abgaben des Kraftverkehrs in Höhe von 10 v. H. ergeben sich nach einer Aufstellung der Verkehrswirtschaft an voraussichtlichem Aufkommen aus der Kfz-Steuer rund 625 Mill. DM und aus der Mineralölsteuer rund 750 Mill. DM, also insgesamt rund 1375 Mill. DM gegenüber der Soll-Last-Rechnung des Bundesverkehrsministeriums in Höhe von 1500 Mill. DM, so daß lediglich ein Fehlbetrag von rund 125 Mill. DM übrigbleiben würde. Wird das voraussichtliche Mehraufkommen aus dem Verkehrsfinanzgesetz für das Jahr 1955, das die Kraftverkehrswirtschaft auf 400—500 Mill. DM schätzt, hinzugerechnet, so ergibt sich eine weitgehende Überdeckung des vom Bundesverkehrsministerium errechneten Aufbringungssolls für den Kraftverkehr.

Das Aufkommen des Kraftverkehrs dürfte also ausreichen, das Straßenbauprogramm ohne Verschärfung des Verkehrsfinanzgesetzes und ohne Transportverbote endlich in Angriff zu nehmen. Aus diesen Gründen dürfte sich auch die fruchtlose Diskussion über die Frage einer möglichst hohen Belastung des Kraftverkehrs erübrigen und es wichtiger sein, Überlegungen anzustellen, in welcher Weise auf Grund der für das Jahr 1955 und für die folgenden Jahre zu erwartenden Aufkommen eine Vorfinanzierung durchgeführt werden könnte, damit das Straßenbauprogramm keine weitere Verzögerung erfährt.

Für den Bundesverkehrsminister dürfte es eine sicherlich schwierige, aber um so dankbarere Aufgabe sein, sich beim Bundesfinanzminister dafür einzusetzen, daß der größte Teil der vom Kraftverkehr aufgebrachten Abgaben, vor allem der Teil, der bisher im Rahmen des allgemeinen Etats konsumiert wurde, für den Straßenbau zweckgebunden wird. Denn jede weitere Vernachlässigung des Straßenbaues wird und muß in absehbarer Zeit zu einer Verkehrskrise führen, deren Folgen die gesamte Volkswirtschaft und damit die Allgemeinheit zu tragen hat. *Forum*

Beilagenhinweis

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Ford-Werke, Köln, über den Taunus 15 M bei, den wir der Beachtung unserer Leser empfehlen.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BORGWARD

1,5 Ltr. Rennsportwagen mit 54er Borgward-Rennmotor, v. Falkenhausen De Dion Fahrgestell, 560 kg, einmal. Straßenlage, mit 1,5er Ersatzmotor u. Getriebe, kompl. Rennzubehör, zusätzlich neue Coupé-Karosserie, DM 8500.— (Zahlungserleichterung). K. Günther Bechem, Hagen (Westf.). 1610/1237

DREWS

Drews-Coupé
mit 1500er Porsche-Maschine, 60 PS, ca. 160 km
Schiebedach, Radio, Liegesitze, viele Extras, Baujahr Oktober 1953, Liebhaberstück, Neupreis 16400.— DM, 26000 km gelaufen, gegen bar, ca. DM 7900.— zu verkaufen. Tel. Wetzlar 2254. 1638/1239

HENSCHEL

Henschelmotor 95 PS mit Einspritzpumpe, Lichtmasch., Anlasser u. Wasserpumpe (Motor überholungsbedürftig) abzugeben. G. Schauwecker, Pfullingen, Hermannstraße 21. 1631/1239

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1633/1239

LLOYD

Lloyd LT 500, LP 400 + LS 400 sehr günstig: Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Straße 5/7, Ruf: 1 07 06. 1596/1236

MAYBACH

Maybach 3,7; 1. Besitzerfahrzeug, vor 2 Jahren für 11000.— DM, werküberholt, seither kaum gefahren, Lackierung, Chrom ohne Kratzer, Reifen 6fach neu, autom. Getriebe. Tausch geg. Porsche! Richartz, Mainz, Frauenlobplatz 9. 1621/1238

MERCEDES

Verkaufe Mercedes 300 S, Modell 53, Farbe dunkelgrün, 43000 km gelaufen, unfallfrei, in erstklassigem Zustand. Anfragen unter 4793 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1604/1237

OPEL

Kapitän - Diesel - Motor, kompl. Bosch-Pumpe, nachw. Überholung 25000 km, 49 PS bei max. 3000 U mit ZF-Getriebe AK 4 S 20 Schnellgang zu verkaufen. DM 1000.— Festpr. Schließf. 1 04 39, Düsseldorf. 1603/1237

PEUGEOT

Peugeot
Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1639/1239

PORSCHE

Verkaufe meine beiden 1,3 Ltr. Porsche Super Wettbewerbsmotoren weg. Übergang in eine andere Klasse. Beide Motoren sind einsatzbereit in tadellosem Zustand. Rolf Fr. Goetze, Burscheid. 1636/1239

Schwarzes Porsche-Cabriolet
neuester Bauart in erstklassigem Zustand mit vielen Extras und 1,5 l Motor, Typ Dame, zu verkaufen. Auf Wunsch auch mit 1,3 l Normal- oder Supermotor lieferbar. Angebote unter 4802 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1635/1239

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Schwarzwald

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Oberbayern

Grainau, 765-1000 Mtr.
Hotel Post. Ruhig. Neuzeitlich. Ausgangsp. für Zugspitzfahrten. Skilift. Garage. Tel. 853

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz.
A.D.A.C.-Vertragshotel

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Italien

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules
Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Abgespannt?

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit im Verkehr. 1–2 Tabletten wirken schnell schmerzlindernd und auffrischend.

Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

PORSCHE

Aus Privathand angeboten: **Porsche-Coupé**, 1,3 Ltr., dunkelgraphitmetall, Bauj. 1951, 1954 generalüberholt, 35 000 km, in sehr gut erhaltenem u. gepflegtem Zustand, wegen Anschaffung eines größeren Fahrzeuges zu verkaufen. DM 4300.—. K. Fritzsche, Emmerich/Rh., Kl. Wall 8. 1642/1240

1,5 Ltr. Porsche-Coupé, Baujahr 1952, mit 1,5 Ltr. 60 PS-Motor, in einwandfreiem u. gepflegtem Zustand, zum DAT-Schätzpreis zu verkaufen. Es besteht dabei die Möglichkeit, einen gebrauchten VW od. Opel etc. in Zahlung zu geben. Angebote unter Chiffre 4804 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1641/1240

Porsche 1,3 Ltr. Coupé, ab Baujahr 1953, gegen Barzahlung von Privat zu kaufen gesucht. Angebote unter 4800 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1628/1239

Porsche-Coupé 1300, Schiebedach, Radio, Nebellampen usw., neuer Motor seit 12 000 km, sehr gepflegt, im Auftrage sehr preiswert zu verkaufen. Auto-Magner GmbH., VW- und Porsche-Händler, Wuppertal-Elberfeld, Uellendahler Str. 9—11. 1623/1238

Porsche-Motor 1,3, fabrikneu, für DM 1880.— zu verkaufen. Angebote unter 4798 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1625/1238

Porsche-Motor 1,1 Ltr. neu, 1954, mit Drehzahlmesser. Porsche-Getriebe neu synchron. 1954 m. Schaltgestänge. Preis DM 2200.—. Karosseriebau Georg Klenk, Frankfurt a. M.-Hausen, Industriehof. 1618/1238

STUDEBAKER

Studebaker
Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1640/1240

VERSCHIEDENE

Wer gibt Lizenzfahrer für Rennsaison 55 Rennsportwagen bis 1,5 Ltr. pachtweise oder fest bei günstigen Bedingungen? Angebote unter 4792 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1602/1237

Kleiner Sportwagen zu kaufen gesucht. H.-J. Klar, Kiel, Kirchhofallee 23. 1592/1236

Suche Interessenten für 600 ccm-Wagen (4Sitzer) 35 PS, Geschw. 145—160 km/st, 5,5 Ltr. Normalverbr., Preis DM 5500.—. Anfr. unter 4791 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1601/1237

VW

VW Exp. + Stand. z. Synchr., Busse, Transp. + Kombi. Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Str. 5/7, Ruf: 1 07 06. 1599/1236

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger „Meise R 54" zu Winterpreisen, sehr preiswert, **Garantie**, Gratisprospekt, Anfrage lohnt! **F. Raubenheimer**, Wohnwagenbau, **(22b) Meisenheim/Glan 4.** 1634/1239

Mittelgr. Wohnanhänger für 5 Pers. (2 Erw. u. 3 Kinder) für 170 S für Aug. 55 gegen pfleglichste Behandlung zu mieten gesucht. Zuschriften unter 4801 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1629/1239

* STELLENGESUCHE *

Automobil-Verkäufer, 24 Jahre, Junggeselle, bisher 5 Jahre erfolgreich tätig, sucht neuen Wirkungskreis, Süddeutschland bevorzugt. Angebote unter 4764 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1525/1231

Junger gelernter Kfz.-Elektriker sucht sich zu verändern. Geschätzte Zuschriften erbeten an: Reiner Rätzel, Dresden N 23, Leipziger Str. 38. 1559/1233

Automechaniker, 21 J., led., 2 J. im Ausland tätig, haupts. Diesel-Lastwagen-Reparatur, sucht Stelle in der Schweiz. Angebote unt. 4786 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1577/1235

2 Polizeifahrer, 22 Jahre, ledig, in ungekündigter Stellung, Führerscheine aller Klassen, nicht orts- u. landgebunden, suchen Stelle als Fernfahrer (Kraftfahrer). Angebote unter 4797 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1624/1238

Junger gelernter Kfz.-Handwerker, 25 J., ledig, sucht Anstellung in geeigneter Kfz.-Werkstätte. Angebote unt. 4799 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1626/1238

* STELLENANGEBOTE *

Altangesehene Fachzeitschrift für den Kfz.-Handel und das Reparatur-Gewerbe sucht

Kfz.-Schriftleiter

organisatorisch veranlagt, dem Mitarbeiter-Stab zur Verfügung steht und der zu aktuellen Problemen selbständig Stellung nehmen kann und im übrigen gute Spezialkenntnisse des gesamten Reparaturwesens und des Kfz.-Handels besitzt.

Gefl. Zuschriften unt. 4803 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1637/1239

* VERSCHIEDENES *

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1632/1239

Finnland. Welches Werk hat Interesse, Klein-Autos (PKW) nach Finnland zu exportieren? Angebote gibt nach Helsinki an Agenten weiter Merikiito, Seetransporte KG., Lübeck, Adolfstr. 25. 1630/1239

Hemmungen

Nervosität, Konzentrations-Schwäche, Unlustgefühle und Angstzustände überwinden, bedeutet eine wahre Erlösung. Warten Sie nicht länger, sondern verlangen Sie sofort ausführlichen Prospekt (kostenlos) von **ANDRESEN, Hamburg 20 / EV 864**

Hydromatic-Getriebe (800 km gelaufen), passend für 1948—50 Oldsmobile oder Pontiac, auch zum Basteln geeignet, abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Zu erfragen bei Jerry Rzeznik, (16) Heuchelheim/Gießen, Wilhelmstraße 56. 1593/1236

Autofachgeschäft mit großer Rep.-Werkstätte, Tankstelle, Fabrikvertretung in bekannter oberschw. Stadt sofort zu verkaufen. Immob. **Wagner**, Ravensburg (Württbg.), Eisenbahnstr. 18/I. F. 23 43. 1605/1237

Wenn er Ihnen fehlte ? ? ?
AUTOVERBANDSKASTEN DM 12.—
3 Tg. z. Ansicht. M. Egen, Hamm i. W., Pf. 131

Fahrgestell- u. Karosserieentwürfe, Kleinwagen, Roller u. Wohnwagen, Wasserfahrzeuge u. Antriebe modernster Konstruktion, für Industrie und Selbstbau. Unverbindliche Vorschläge, Werkaufträge. Ing. Ernst Wagner, **Überlingen/See**, Goldbach 56. 1569/1234

Verkaufe sämtliche Jahrgänge „das AUTO" von Mitte 1949 an. Hefte sehr gut erhalten. Angebote an Friedrich Hoene, Köln-Flittard, Paracelsusplatz 4. 1564/1234

Autosesselhersteller! Vergebe Lizenz für pat. hochziehbare Rückenlehne des Autosessels. Anfragen unt. 4765 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1526/1231

RHEINLAND-STAHLGARAGEN
ab DM 30,- monatl.
Abzhlg. keine Wechsel
FRIEDRICH HUBERT GAERNER K.G. · DUISBURG 6

Spannkraft minutenschnell steigern! Alle Prosp. gegen Freikurvert. UNIT Kiel-Wik 2012. 1575/1235

Kleinwagen-Konstruktion 200—600 ccm mit umwälzenden Neuheiten zu vergeben. Angebote unter 4783 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1571/1234

Unlust, Müdigkeit - ade Dagegen gibt es Franklin Tee
Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

Ein Blick in den Kleinanzeigenteil

zeigt Ihnen die bevorzugte Stellung, die



als Anzeigenträger genießt!

„100%ige Erfolge", „Erfolge, die alle Erwartungen übertroffen haben", wurden uns mitgeteilt.

Sie verkaufen oder finden alles, durch eine Kleinanzeige in



Für wenig Geld — Angebote aus aller Welt!

Schreiben Sie uns noch heute:

Karte mit Textangabe genügt. Ohne Formalitäten oder Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe. Kleinanzeigen bringen oder verkaufen Ihnen alles was Sie suchen. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit des Kleinanzeigenteiles. Preis: die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Rabatte: 2 Anzeigen 10% 3 mit 15%, 6 mit 20%

.... Hier ausschneiden ....

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text auf: x
gemäß obenstehendem Angebot auf:

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ____________________

Ort: ____________ Datum: ________

Straße: ____________ Nr. ______

Die letzte Seite

Aufgepicktes

Bis vor kurzem kostete bekanntlich der Opel-Kapitän mit Heizung DM 9 660.—, der Mercedes 180 war ihm gegenüber 210 DM billiger. Wer nun glaubt, im Ausland bestünden bei derart vergleichbaren Modellen einigermaßen entsprechende Preisrelationen, der täuscht sich gewaltig. In Belgien beispielsweise kostete zum damaligen Zeitpunkt der Kapitän 107 500, der 180 aber 149 800 belgische Francs. Es scheint, schreibt dazu die schweizerische „Automobil-Revue", daß Mercedes seine Wagen in Belgien aus Prestigegründen zu einem relativ hohen Preis offeriert, um dann aber großzügige Rabatte zu gewähren, wenn sich ein Käufer ernstlich interessiert.

*

Horace Mendelsohn, seines Zeichens Autozubehörhändler in der englischen Stadt Stockport, hat Autoreifen billiger verkauft als andere Händler. Er verstieß damit gegen die Bestimmungen der „Motor Trades Association", und dieser Verband hielt denn auch in London — unter Ausschluß der Öffentlichkeit — eine Sitzung ab, in der über Mendelsohn zu Gericht gesessen wurde. Das „Urteil" gegen ihn lautete dahingehend, er werde auf die Schwarze Liste des Verbandes gesetzt, werde also von keiner Reifenfabrik mehr beliefert werden. Was aber hat denn der Mr. Mendelsohn eigentlich verbrochen? Er hatte einfach auf einen Teil seiner Gewinnspanne verzichtet und hielt den verbleibenden Rest noch immer für ausreichend genug. In Deutschland gibt es unseres Wissens keinen Reifenhändler, der Mendelsohn heißt.

*

Seitdem man in London die Straßenbahnen restlos durch Autobusse ersetzt hat, sind dort die Verkehrsunfälle um 30 Prozent zurückgegangen. Ganz beachtlich, nicht? Bei uns sträuben sich die öffentlichen Verkehrsbetriebe mit Händen und Füßen dagegen, die Straßenbahnen aus den überlasteten Großstädten zu verbannen, weil der Betrieb mit Omnibussen oder Obussen unwirtschaftlicher wäre. Angeblich, wir bezweifeln es. Aber selbst, wenn man dies als Tatsache unterstellte, darf man doch annehmen, daß die Summe der dann vermiedenen Schäden weit, weit größer ist als das etwa zu erwartende Defizit im Etat der Verkehrsbetriebe. Es müßte aber wohl einer kommen, der mit Engelszungen redet, um dieser naheliegenden Einsicht Geltung zu verschaffen.

*

Auf ein paar hundert Millionen hin und her kommt es beim Defizit unserer prächtigen Deutschen Bundesbahn offenbar gar nicht an. Deren Hauptverwaltung schätzte den Verlust für das Jahr 1954 auf 500 bis 600 Mill. DM. Zur gleichen Zeit etwa, als dies kürzlich verlautbart wurde, legte die Bundesregierung dem Bundesrat den Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1954 vor, der bei Einnahmen von 5,12 Milliarden und Ausgaben von 5,91 Milliarden DM mit einem Defizit von 794 Millionen DM abschließt. Erkläret mir, Graf Örindur, diesen Zwiespalt der Natur . . .

*

Am 24. April vergangenen Jahres, kurz vor 11 Uhr abends, war ein Motorradfahrer am Bahnhof Mannheim-Rheinau von einem Zug erfaßt und getötet worden, weil die Schranken am dortigen Übergang nicht geschlossen waren. Der Schrankenwärter hatte, wie er selbst zugab, während des Dienstes geschlafen. Dieser Mann stand nun vor dem Schöffengericht in Mannheim. Vertreter der Bundesbahn versuchten, ihn dadurch zu entlasten, daß sie behaupteten, der Wärter sei durch Kohlenoxydgase aus dem Ofen eingeschlafen, doch vier Sachverständige haben dies restlos widerlegt. Das Gericht stellte ausdrücklich fest, daß den Motorradfahrer keinerlei Mitschuld getroffen habe, zumal die Bahnstrecke — übrigens die Hauptstrecke Mannheim—Basel — dort von der Straße aus nicht einzusehen sei. Zufälligerweise übrigens wollte unmittelbar hinter dem



Nach fünf Wochen

„. . . weil Sie am 4. Februar 1955 in der Kurve zwischen Dorfhausen und Waldheim laut Zeugnis des Oberwachtmeisters Hiesel mit Ihrem PKW W 28—1688 den weißen Mittelstrich überfahren haben."

Motorrad ein Polizeisteifenwagen die Geleise überqueren, der bereits auf den Schienen war und in letzter Sekunde vor dem heranbrausenden Zug gerade noch zum Stehen kam. Der Schrankenwärter muß fünf Monate ins Gefängnis. Bei der Verhandlung stellte sich heraus, daß er bereits zweimal disziplinär vorbestraft war, weil er schon in zwei früheren Fällen die Schranken nicht geschlossen hatte. Dies aber war offensichtlich für die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn kein triftiger Grund, diesen Mann nicht mehr weiterhin auf diesem verantwortungsvollen Posten an einem der gefährlichsten schienengleichen Übergänge der Rheintalbahn zu belassen.

*

Überhaupt häufen sich die Unfälle in erschreckender Weise, die durch irgendwelche Versäumnisse bundesbahnbediensteter Schrankenwärter verursacht werden. So verunglückte kürzlich der Chefarzt eines Düsseldorfer Krankenhauses mit seiner Frau tödlich an einem Bahnübergang bei Krefeld, auch, weil die Schranken nicht geschlossen waren. Der Wärter war ganz schlicht und einfach zur Toilette gegangen. Er „glaubte", die Schranken vorher geschlossen zu haben. Auch er wird eines Tages vor Gericht stehen. Mit Kohlenoxyd wird man die Sache diesmal kaum entschuldigen wollen. Doch irgendeine andere Ausrede werden die Herrn Vertreter der Bundesbahn schon bereithalten.

*

Der Zentralverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes hat einen erneuten Vorstoß gegen den Kult der Zulassungsstellen mit gestempelten Nummernschildern unternommen. Das Bundesverkehrsministerium ist der Auffassung, zur Urkunde werde das Kennzeichenschild erst durch die Abstempelung, weshalb man hierauf nicht verzichten könne. Die Öffentlichkeit aber fragt sich mit Recht, ob solcher Stempelkult, auch wenn er Millionen an Verwaltungsgebühren einbringt, nicht beseitigt werden kann, zumal schließlich nicht nur Geld, sondern auch wertvolle Zeit vergeudet wird, die der Kraftfahrer besser auszuwerten wüßte, und die im übrigen nur einer Beamtenbeschäftigungstheorie diene. Interessanterweise übrigens zeigen sich die zuständigen Länderbehörden gegenüber den Argumenten des Verbandes, wie dieser wissen läßt, durchaus aufgeschlossen, nur beim Bundesverkehrsministerium, dem lieben, scheint man bisher wenig geneigt, sich der Vernunft zu beugen.

*

Hauptperson einer netten Geschichte, die in den „Stuttgarter Nachrichten" stand, ist ein entzückendes Mädchen. Ein Polizist, der dessen Führerschein besah, war darob höchst verwundert, daß in dem sonst ordnungsgemäß ausgestellten Dokument, das auch mit den Personalien des Reisepasses übereinstimmte, das Lichtbild fehlte. Nur ein übriggebliebener halber Stempel bewies, daß einmal eines dringewesen war. Und wo es geblieben ist? Der wackere Beamte fragte nicht einmal danach, er erriet es: Das Bild befand sich in der Brieftasche eines jungen Mannes, der das Mädchen so lieb darum gebeten hatte, daß sie es nicht übers Herz brachte, ihm den Wunsch abzuschlagen. Der Polizist — wir nannten ihn schon einen wackeren — wurde da nun keineswegs dienstlich, sondern zwinkerte mit dem linken Auge und gab den Rat, das Mädchen möge sich schnellstmöglich einen neuen Führerschein besorgen. In der Tat seien nämlich diese Bilder manchmal nicht ganz fest angemacht und könnten sich unversehens lösen. Aber ein Bild müsse halt auf jeden Fall im Führerschein sein. — Ach, es gibt wohl viele, viele liebe Mädchen, die zu solcher „Ordnungswidrigkeit" fähig wären. Ob aber auch viele Polizisten derart nett und verständnisvoll handeln würden wie ihr Stuttgarter Kollege, das freilich müßte man erst ergründen. Aber schließlich ist man ja nicht unbescheiden und freut sich, daß es überhaupt so etwas gibt.

Meck



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Herstellung und Druck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich jeweils sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.75, jährlich DM 27.—, Ausland: DM 33.80 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Brsg.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. Anzeigen: Verlangen Sie bei der Anzeigen-Verwaltung VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Abt. das AUTO, MOTOR und SPORT, Stuttgart W, Postfach 1042, die Anzeigenpreisliste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr DM 1.50. 2 Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.